महाराष्ट्र सागरी विकास धोरण, २०२३ बाबत.

महाराष्ट्र शासन

गृह विभाग

शासन निर्णय क्रमांक धोरण-१२२१/प्र.क्र.५८/बंदरे-१

हुतात्मा राजगुरु चौक, मादाम कामा रोड,

मंत्रालय, मुंबई - ४०० ०३२

दिनांक :- १८ ऑगस्ट, २०२३.

वाचा :- १) शासन निर्णय क्रमांक : जेईटी-१०९५/प्र.क्र.१४७/परि-५, दि. १५.०३.१९९६.

२) शासन निर्णय क्रमांक : जेईटी-०५/ २०००/प्र.क्र.३२/ बंदरे-२, दि. २८.११.२०००.

३) शासन निर्णय क्रमांक : जेईटी-०५/ २०००/प्र.क्र.३२/ बंदरे-२, दि. २८.११.२०००.
(दिघी/ रेवस बंदराच्या विकासकांची निवड करणेबाबत)

४) शासन निर्णय क्रमांक : जेईटी-०५/ २००२/प्र.क्र.३२ बंदरे-२, दि. २४.०४.२००२.

५) शासन निर्णय क्रमांक : पीआरटी- ०५०९/प्र.क्र.२३१/बंदरे-१, दि.२०.०८.२०१०.

६) शासन निर्णय क्रमांक : धोरण-१०१५/प्र.क्र. २६५/बंदरे-१, दि.०४.०२.२०१६.

७) शासन निर्णय क्रमांक : धोरण-०५१८/प्र.क्र. १९ /बंदरे-१, दि.१९.०७.२०१९.

प्रस्तावना :-

महाराष्ट्र राज्याला ७२० कि.मी. लांबीची किनारपट्टी लाभली असून त्यावर २ मोठी बंदरे आणि ४८ लहान बंदरे आहेत. महाराष्ट्राची किनारपट्टी भारतातील दुसऱ्या क्रमांकाची सर्वात लांब किनारपट्टी आहे. त्यामुळे राज्याच्या सागरी क्षेत्राचा विकास करण्यास प्रचंड वाव आहे. बंदर क्षेत्राच्या विकास व नियमनाकरीता राज्य शासनाने सातत्याने प्रयत्न केले आहेत. किनारपट्टीवरील लहान बंदरांचे नियंत्रण, विकास व नियमन याकरिता महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड धोरण, १९९६ अन्वये महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाची स्थापना करण्यात आली आहे. तद्नंतर राज्याचे सागरी विकास धोरण टप्प्याटप्प्याने विकसित होत गेले आहे. सद्यस्थितीत राज्याचे "सागरी विकास धोरण-२०१६" कार्यरत आहे. या धोरणाच्या अंमलबजावणीमध्ये येणा-या अडचणींचा विचार करून सागरी विकास धोरण-२०१६ मध्ये मंत्रिमंडळाच्या मान्यतेने सुधारित धोरण दि.१९.०७.२०१९ शासन निर्णयान्वये निर्गमित करण्यात आले.

"सागरी विकास धोरण-२०१६" मंजुर होऊन ५ वर्षाचा कालावधी लोटला असल्याने व **"सागरी विकास"** या क्षेत्रात अनेक बदल होत असल्याने, तसेच या क्षेत्रातील नविनतम सुधारणा लक्षात घेवून नविन सागरी विकास धोरण आणणे आवश्यक आहे. त्यानुसार नवीन सागरी विकास धोरण-२०२३ मंजूर करण्याची बाब शासनाच्या विचाराधीन होती.

शासन निर्णय :-

राज्याच्या सागरी विकास धोरण २०२३ बाबत राज्य मंत्रिमंडळाच्या दि.२७.०७.२०२३ रोजी झालेल्या बैठकीत सखोल चर्चा करण्यात आली व मंत्रिमंडळाने खालीलप्रमाणे निर्णय घेतले.

१) राज्याच्या सागरी विकास धोरण २०२३ ला मान्यता देण्यात आली.

२) महाराष्ट्र सागरी विकास धोरण २०२३ चा सविस्तर मसूदा सदर शासन निर्णयासोबत **परिशिष्ट-१ (इंग्रजी) व परिशिष्ट-२ (मराठी)** म्हणून जोडला आहे.

महाराष्ट्र सागरी विकास धोरण २०२३ कार्यान्वित करण्यासाठी मुख्य कार्यकारी अधिकारी महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांना प्राधिकृत करण्यात येत आहे.

हा शासन निर्णय नियोजन विभाग, नगर विकास विभाग, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, महसूल विभाग, उद्योग विभाग, ऊर्जा विभाग, पर्यटन विभाग, मत्स्यव्यवसाय विभाग यांचे सहमतीने व वित्त विभागाचे अनौपचारीक संदर्भ क्र.२२/२, दि.२२/०२/२०२३ अन्वये देण्यात आलेल्या मान्यतेनुसार निर्गमित करण्यात येत आहे.

सदर शासन निर्णय महाराष्ट्र शासनाच्या www.maharashtra.gov.in या संकेतस्थळावर उपलब्ध करून देण्यात आला असून त्याचा सांकेतांक क्र. २०२३०८२१११०३५०४२९ असा आहे. हा आदेश डिजीटल स्वाक्षरीने साक्षांकित काढण्यात येत आहे.

महाराष्ट्राचे राज्यपाल यांच्या आदेशानुसार व नावाने.

SIDDHARTH RAMBHAU KHARAT

Digitally signed by SIDDHARTH RAMBHAU KHARAT
DN: CN = SIDDHARTH RAMBHAU KHARAT, C = IN, S = Maharashtra, O = GOVERNMENT OF MAHARASHTRA, OU = HOME DEPARTMENT
Date: 2023.08.21 11:20:43 +05'30'

(सिध्दार्थ खरात)
सह सचिव, महाराष्ट्र शासन

प्रत,

१) मा. राज्यपाल यांचे प्रधान सचिव, राजभवन, मलबार हिल, मुंबई.
२) मा. मुख्यमंत्री यांचे अपर मुख्य सचिव, मंत्रालय, मुंबई- ४०० ०३२.
३) मा.उप मुख्यमंत्री यांचे प्रधान सचिव, मंत्रालय, मुंबई § ४०० ०३२.
४) सर्व विधानसभा/विधानपरिषद सदस्य,
५) मा. मुख्य सचिव, महाराष्ट्र शासन, मंत्रालय, मुंबई-४०० ०३२.
६) अ.मु.स. (वित्त) वित्त विकास विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
७) प्र.स. (नियोजन) नियोजन विकास विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
८) प्र.स. (न.वि.-१)/ (न.वि.-२), नगर विकास विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
९) अ.मु.स. (महसूल) महसूल विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
१०) प्रधान सचिव (ऊर्जा), उद्योग व ऊर्जा विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
११) प्रधान सचिव, (परिवहन व बंदरे).
१२) प्रधान सचिव (मदत व पुनर्वसन), महसूल विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
१३) विभागीय आयुक्त, कोकण विभाग,
१४) सर्व जिल्हाधिकारी. (कोकण विभाग).
१५) मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड, मुंबई.
१६) निवड नस्ती बंदरे-१.

शासन निर्णय क्र. धोरण -१२२१/प्र.क्र.५८/बंदरे-१,
दिनांक १८.०८.२०२३ सोबतचे परिशिष्ट-१

MAHARASHTRA MARITIME DEVELOPMENT POLICY, 2023

Government of Maharashtra

Home Department (Ports and Transport)

ACRONYMS

BOT	Build, Operate and Transfer
CNG	Compressed Natural Gas
DBOOT	Design, Build, Own, Operate and Transfer
DPR	Detailed Project Report
EIAR	Environmental Impact Assessment Report
EXIM	Export Import
FCI	Fixed Capital Investment
FTWZ	Free Trade Warehousing Zone
GoM	Government of Maharashtra
HPC	High Powered Committee
INR	Indian Rupee
ITZ	Intertidal Zone
IWT	Inland Waterways Transport
LNG	Liquefied Natural Gas
LPG	Liquefied Petroleum Gas
MACC	Minimum Assured Captive Cargo
MERC	Maharashtra Electricity Regulatory Commission
MGC	Minimum Guaranteed Cargo
MIDC	Maharashtra Industrial Development Corporation

MMB	Maharashtra Maritime Board
MMDP 2023	Maharashtra Maritime Development Policy 2023
MMTPA	Million Metric Tonnes Per Annum
MoEF	Ministry of Environment and Forest
MT	Million Tonnes
NOC	No Objection Certificate
POL	Petroleum, Oil and Lubricants.
PPP	Public-Private Partnership
Ro-Ro	Roll on; Roll Off
ROT	Rehabilitate, Operate and Transfer
SEZ	Special Economic Zone
SGST	State Goods and Services Tax
SPV	Special Purpose Vehicle
TAT	Turn Around Time
TEFR	Techno-Economic Feasibility Report
ToR	Terms of Reference
WFR	Water-Front Royalty

TABLE OF CONTENTS

PART - A

1. TITLE

This policy may be called the Maharashtra Maritime Development Policy, 2023 ("**MMDP 2023**").

2. PREAMBLE

2.1. Background

Maharashtra's coastline, which extends up to approximately 720 kilometres, is the second longest in India. There are 2 notified major ports and 48 notified non-major port limits situated on this coastline. As such, there is enormous scope to develop the maritime sector of the State. Such development will open up employment opportunities for people as well as help them develop new skills. It would also support growth of the manufacturing sector and enhance Maharashtra's competitive advantage.

Maharashtra has the highest gross state domestic product of approximately INR 27,11,685 crores.[1] The State's non-major ports contribute significantly to its economy. In the last year, Maharashtra's non-major ports handled more than 52 million tonnes of cargo and more than 19 million passengers. Maharashtra currently has 4 operational greenfield ports.

The State Government is responsible for the development and management of Maharashtra's non-major ports. Since the past two decades it has issued policies for maritime development in order to boost and regulate the maritime sector. The first such policy was introduced in 1996. The most recent policy in this regard is the Maharashtra Maritime Development Policy, 2016, which was last amended in 2019.

Under these policies, the Maharashtra Maritime Board ("**MMB**") has signed multiple concession agreements and lease agreements for the development and management of

non-major ports. Some of these concession agreements are nearing their 15th year of operation, after which their terms, especially the term for water-front royalty payment will need to be decided. As such, instead of engaging in piecemeal discussions, the High-Power Committee ("**HPC**") chaired by the Chief Secretary, Government of Maharashtra has decided to propose a new policy to the State Cabinet which would address this issue in a wholesome and comprehensive manner. As per the decision of the State Cabinet, the State Government is now introducing the MMDP 2023.

3. VALIDITY AND IMPLEMENTATION OF MMDP 2023

The MMDP 2023 shall come into effect from the date of its notification and shall remain in force until a new or revised policy is notified. Amendment to any of the clauses of the MMDP 2023 may be made with the approval of the HPC or Cabinet.

The MMB, with the prior approval of the State Government, will subsequently issue detailed guidelines to ensure the effective implementation of the schemes and incentives stated under the MMDP 2023.

The Maharashtra Maritime Development Policy, 2016, as amended by way of Government Resolution No.: Policy-0518/C.R. 19/Ports – 1 dated July 19, 2019 shall remain in force till the MMDP 2023 is notified.

4. DEFINITIONS

In the MMDP 2023, unless the context otherwise requires, the following terms shall have the meanings assigned to them below:

4.1. "Additional Cargo" means the cargo handled over and above the cargo traffic projections mentioned in the DPR.

4.2. "Captive Jetty" means a Jetty constructed by a port-based industry located in Maharashtra for handling their captive industrial raw materials or finished products.

4.3. “Coastal Berth” means a designated location in a Port or harbour used for mooring vessels and facilitating the unloading or loading of non-EXIM cargo or passengers from vessels.

4.4. “Coastal Shipping” means movement of cargo by vessels between Indian ports.

4.5. “Concession Agreement” means an agreement between MMB or the State Government and an entity or person, for building or operating an Existing Project, Port Project, Shipyard, marina project, Ship Recycling Facility, etc. which details the terms and conditions for such a project.

4.6. “Concessionaire” means an entity or person, including a private entity that has entered into a Concession Agreement.

4.7. “Erstwhile Policies” mean the maritime development policies issued by the State Government (Ports and Transport), Maharashtra till date and their respective amendments.

4.8. “Existing Project” means any existing project situated inside a Port limit for the utilisation of Water-Front and adjoining land for handling of any inbound or outbound cargo, including landing, shipping, trans-shipping of cargo, or involved in passenger water transport, etc. The Existing Projects shall include existing greenfield ports, Multi-purpose Jetties, Captive Jetties and other such jetties as defined under the Erstwhile Policies.

4.9. “Floating Cottage” means a self-contained floating structure anchored to the bank of water bodies such as rivers, lakes, creeks, harbours, dams and coastal waters, etc., for lodging, with or without any kind of beverage or eatables being provided.

4.10. “High Power Committee” or “HPC” means such committee appointed by the State Government, as amended from time to time.

4.11. “Hinterland” means part of the industrial area behind or in the environs of a Port and the geographical region over which the Port has a dominant share.

4.12. “Inland Water Transport” or “IWT” means the transportation of cargo and passengers on the Inland Waters.

4.13. "Inland Waters", for the purpose of inland navigation, includes any—

(i) canal, river, lake or other navigable water inward of baseline or as may be declared by notification in the Official Gazette by the Central Government;

(ii) tidal water limit, as may be declared by notification in the Official Gazette by the Central Government;

(iii) national waterways declared by the Central Government;

(iv) other waters as may be declared by notification in the Official Gazette by the Central Government; and

(v) other waters as may be declared by notification in the Official Gazette by the State Government.

4.14. “ITZ land” is the land on the shore that is underwater during high tide and exposed to the air during low tide.

4.15. “Jetty” means an artificial structure in the sea enabling passage of passengers and cargo to and from a vessel.

4.16. “Lessee” means an entity or person, including a private entity, who has entered into a lease agreement with the MMB.

4.17. “Maritime Cluster” means an agglomeration of firms, institutions, business and other industry players in the maritime sector that are geographically located close to each other and have a synergy between their activities.

4.18. “Minor Minerals” include minerals like earth, clay, sand, etc. excavated during maritime infrastructure development.

4.19. “MMB Jetty” means a Jetty that is owned and/or operated by MMB.

4.20. “MMDP 2023” means this policy, as may be amended from time to time by the State Government.

4.21. “Multi-purpose Jetty” means a Jetty of an Existing Project which is constructed or renovated or modernised by a private party with private investment or leased by MMB to the private party for handling third party cargo.

4.22. “Operator” includes a Concessionaire or a Lessee, as the case may be.

4.23. “Port” under this policy means such non-major port as notified by the State Government under clause (a) of sub-section (1) of section 4 of the Indian Ports Act, 1908 (15 of 1908).

4.24. “Port Dues” means the consideration payable for providing usage of or access to all or any part of the port under the Indian Ports Act, 1908 (15 of 1908) or any other applicable law.

4.25. “Port Project” means any new project situated inside a Port limit for the utilisation of Water-Front, jurisdictional waters and adjoining land for handling of any inbound or outbound cargo, including landing, shipping, trans-shipping of cargo, or involved in passenger water transport once MMDP 2023 is notified.

4.26. “Ro-Ro service” means conveying of cargo or passengers being driven on or off a vessel via a ramp.

4.27. “Schedule of Rates” means a schedule detailing the various dues, levies, charges, fees and royalties, including Water-Front Royalty, etc. and the rate at which they are levied as notified by the State Government from time to time.

4.28. “Ship Recycling” means the activity of dismantling of a ship at a ship recycling facility in order to recover components and materials for reprocessing and reuse, while taking care of hazardous and other materials and includes associated operations such as storage, treatment of components and materials on site, but not their further processing or disposal in separate facilities.

4.29. “Ship Recycling Facility” means a defined area that is a site, yard or facility used for Ship Recycling.

4.30. “Shipyards” means designated areas for ship-building or ship-repair on the coastline.

4.31. “State Industrial Policy” refers to the industrial policy as notified by the State Government from time to time.

4.32. “Water-Front” means the coastline abutting a body of water which is part of a Port.

4.33. “Water-Front Royalty'' or “WFR” means the royalty levied for handling cargo, containers, cars, etc., as specified under the Schedule of Rates or Concession Agreement or lease agreement, as may be applicable. Any reference to WFR under this policy would also mean monthly charges, landing and shipping fees, and wharfage charges applicable before the notification of MMDP 2023.

5. COVERAGE OF MMDP 2023

The MMDP 2023 provides for the holistic development of the maritime sector with adequate provisions for all its sub-sectors. The coverage of the new policy is as provided below:

- Port Projects
- Existing Projects
- Captive Jetties
- Connectivity Infrastructure
- Coastal Shipping and Inland Waterways
- Off-shore/Coastal Recreation and Cruise Tourism
- Shipyards
- Marina Projects
- Ship Recycling Facilities
- Valuation and Allotment of Land for Maritime Projects
- Valuation and Allotment at the time of Extension
- Asset Monetisation
- Pipeline Charges/ Way Leave Charges/ Other Charges/ Draft Premium Charges
- Port Led Industrial Development
- Skill Development
- Sustainable Maritime Development
- Compensation to Fishermen
- Incentives for Maritime Development

The chapters under MMDP 2023 cover the following topics:

Chapter	Description
Port Projects	Provides for the development and facilitation of Port Projects.
Existing Projects	Provides for the extension, resetting of WFR and expansion benefits for Existing Projects.
Captive Jetties	Provides for the development of Captive Jetties and their concession periods.
Connectivity Infrastructure	Provides for the improvement of road, rail and Inland Water connectivity for Projects.
Coastal Shipping and Inland Waterways	Provides for development of Coastal Shipping and Inland Waterways.
Off-shore/Coastal Recreation	Provides incentives for cruise tourism, floatels, fishing vessels, houseboats, amphibian buses etc.
Shipyards	Provides for development and facilitation of Shipyards.
Marina Projects	Provides for the development and facilitation of marina projects.
Ship Recycling Facilities	Provides for the development and facilitation of Ship Recycling facilities.
Valuation and Allotment of Land for Maritime Projects	Provides for valuation and allotment of existing State Government land and ITZ land.
Valuation and Allotment at the Time of Extension	Provides for valuation and allotment of immovable assets at the time of the extension of the maritime projects

Chapter	Description
Asset Monetisation	Provides for the identification and monetisation of MMB's unused and underutilised land and assets
Pipeline Charges/ Way Leave Charges/ Other Charges/Draft Premium Charge	Provides for the basis and method of charging pipeline, wayleave, optical fibre charges and premium on the draft on the use of land/ waters in MMB's jurisdiction.
Port Led Industrial Development	Provides for holistic development of coastal areas and Maritime Clusters.
Skill Development	Incentivises the development of safe and sustainable ports through skill development and also provides for the establishment of a maritime university in Maharashtra.
Sustainable Maritime Development	Encourages Operators to comply with the latest "Harit Sagar"- Green Port Guidelines or other guidelines issued by the Central Government.
Compensation to Fishermen	Provides for compensation to fishermen as per applicable policy of the State.
Incentives for Maritime Development	Provides for facilitation of maritime projects, cruise tourism and Coastal Shipping etc., through fiscal incentives.

PART – B

6. PORT PROJECTS

Development of Ports encourages industrial activity. It is therefore imperative to attract private sector investments for them. The identification, conceptualisation and allotment of Port Projects shall be in accordance with the procedure specified in this policy.

The Concession Agreements for Port Projects shall be as per the model concession agreement of the State Government. Any deviation from this model concession agreement will require the prior approval of the State Government. The Concession Agreement would provide for detailed terms and conditions for the operation of the Port Project as well as exit of the Concessionaire from a Port Project.

6.1. Categories of Port Projects

(a) Port Projects, other than Captive Jetties, shall be classified under the following categories:

S. No.	Category of Port Project	Minimum FCI (INR Crores)	Minimum Cargo Handling Capacity (In MMTPA)
1.	Micro Port	10	1
2.	Small Port	50	10
3.	Medium Port	250	25
4.	Large Port	750	50
5.	Mega Port	3000	100

(b) Additionally, once operational, Large and Mega Ports are also required to comply with the following productivity parameters within a period of 3 years:

S. No	Particular	Qualifying Factor
1.	Average TAT for container vessel (Max)	36 hours
2.	Average TAT for dry cargo vessels (Max)	84 hours
3.	Average ship waiting time (Max)	8 hours
4.	Average draft available at the berths (Min)	14m
5.	Container crane movement (Min)	20 moves/hour
6.	Solid cargo handling productivity (Min)	300 MT/hour
7.	Liquid cargo discharge rate (Min)	300 MT/hour

(c) It is clarified that the criteria mentioned in clauses 6.1(a) and 6.1(b), shall only be applicable to Port Projects handling cargo, except Captive Jetties. Port Projects handling passenger transport shall be governed by way of detailed guidelines issued by the MMB subject to the approval of the State Government. Captive Jetties shall be governed by the provisions under Chapter 8 of this policy.

(d) Categorisation of Port Projects as above shall be based on Minimum Fixed Capital Investment ("**FCI**") as specified above.

(e) The MMB will formulate additional milestones for different categories of Port Projects with the approval of the HPC. Every Port Project will have to adhere to such milestones.

6.2. Concession Period or Lease Period:

Port Projects can be developed by Operators using the models listed in the table below. For clarity purposes, the models for developing other kinds of maritime projects have also been provided below together with their concession/ lease periods.

PPP Models are Design, Build, Own, Operate and Transfer ("**DBOOT**"); Rehabilitate, Operate and Transfer ("**ROT**"); Build, Operate, Transfer ("**BOT**"), amongst others.

Type of Project	Developer Responsibility	Applicability	Concession/ Lease Period	Extension Period
Micro Port and Small Port	New Port Project development	Concessionaire/ Lease Model for new Port Project and Jetty development	Up to 30 years	Up to 20 years
Medium Port and Large Port	New Port Project development	Concessionaire/ Lease Model for new Port Project and Jetty development	Up to 50 years	Up to 20 years
Mega Port	New Port Project development	Concessionaire/ Lease Model for new Port Project and Jetty development	Up to 70 years	Up to 20 years
MMB Jetty	Rehabilitate and operate the MMB Jetty	Concessionaire/ Lease Model for new Jetty development	Up to 15 years	Up to 15 years
Captive Jetties	New Captive Jetty development	Concessionaire/ Lease Model for Jetty development	Up to 30 years or till the industry exists	Up to 30 years (Only for existing Captive Jetties)
Shipyard	Design, build and operate the facility	Concessionaire/ Lease Model	Up to 30 years	Up to 20 years
Ship Recycling	Design, build and operate the facility	Concessionaire/ Lease Model	30 years	30 years

Type of Project	Developer Responsibility	Applicability	Concession/ Lease Period	Extension Period
Marina Projects	Design, build and operate the facility	Concessionaire/ Lease Model	30 years	20 years
Floatel, houseboats and seaplanes	Operate and maintain at own risk	Lease Model	Up to 30 years	Up to 5 years

6.3. Extension Policy:

(a) An Operator may seek an extension of the concession period or lease period, as the case may be, at least a year before the end of the concession period or lease period, as the case may be. The concession period or lease period for Port Projects shall be extended for the period provided in the table in clause 6.2 above subject to the Port Project complying with the 50% cargo traffic projections, 100% investment, scope of work and the master plan provided under the DPR. This extension will be granted subject to the approval of the State Government.

(b) The Operator shall submit a quarterly report to the MMB measuring the progress on the Port Project against the cargo traffic projections, investment, scope of work and the master plan provided under the DPR. The MMB will undertake a review of each Port Project every year in order to assess whether such project is adhering to its DPR.

(c) Any extension beyond the period specified in the table in clause 6.2 may be granted only with the approval of the HPC. Upon the expiry of the concession period or lease period, including any permissible extensions, the Port Project will be transferred to the MMB / State Government. The MMB / State Government shall operate the Port Project and allot terminals of such Port Projects through a transparent and competitive bidding process.

6.4. Water-Front Royalty

The Water-Front Royalty ("**WFR**") and its escalation for Port Projects will be as per their Concession Agreement or lease agreement, as the case may be.

6.5. Resetting of WFR for Expansions

(a) If Operators of Port Projects meet the cargo traffic projections, scope of work and the master plan as mentioned in the initial DPR and then undertake expansion of their facility by investing a minimum of 25% of the FCI required for completing the initial scope of work in the DPR, the WFR for the expanded facility will be reset in the year in which the expanded facility starts handling Additional Cargo. The reset WFR shall only be applicable to the Additional Cargo generated on account of expansion of the Port Project.

(b) The WFR will be reset to an amount equivalent to the WFR specified for the first year in the Concession Agreement or lease agreement of the Port Project. This reset WFR for the Additional Cargo shall be escalated by 20% each year for the first 15 years, Thereafter, from the commencement of 16^{th} year onwards, it shall be escalated by 3% every 5^{th} financial year.

(c) The resetting of WFR shall only be permissible for two expansions of the Port Project undertaken during the concession period or lease period.

6.6. Operations of the port

The Operator will be allowed to operate the Port Project as a full-service project or enter into a sub-concession/sub-lease agreement during the subsistence of the concession period or lease period, to implement its obligations under the Concession Agreement or lease agreement. However, the Operator is entirely responsible for any acts, omissions, negligence, defaults or breaches, by any of its sub-concessionaires/sub-lessee as if such

breach, act, omission, negligence or default had been caused by the Operators or its agents or workmen. The Operator will require permission from the State Government for entering into a sub-concession/sub-lease agreement during the concession period or lease period, as the case may be.

6.7. Miscellaneous

(a) The maximum equity participation by the MMB in any Major Port promoted by the Ministry of Ports, Shipping and Waterways may be up to 76% of the paid-up capital. The proportion of equity stake of MMB will be computed as a proportion of the total project cost.

(b) MMB may also develop its own maritime projects, Jetties, etc.

(c) For Port Projects under the MMDP 2023, the MMB will formulate a procedure by which a single window clearance system will be implemented for issuing licenses and No Objection Certificates ("**NOC**") by the State Government / or its authorities/ agencies.

6.8. Procedure for allotment

The allotment of Port Project to a bidder shall be done through a procurement process in the following manner:

(a) Where the project is identified by the MMB, a transparent bidding process shall be followed.

(b) Where the project is identified by a developer,
   - (i) in case the project developer/ promoter is a private entity, Swiss challenge route may be followed
   - (ii) if the project developer is a government agency/ entity, etc., direct nomination may be done.

7. EXISTING PROJECTS

7.1. Unless otherwise provided under MMDP 2023, the terms and conditions for Existing Projects except the concession period or lease period, as the case may be, shall be as per their Concession Agreement or lease agreement, as the case may be.

7.2. The concession period or lease period for Existing Projects shall be as provided in clause 6.2. For the limited purpose of determining the concession period or lease period of Existing Projects, Existing Projects will be classified as per the table under clause 6.1(a).

7.3. Extension Policy

(a) An Operator may seek an extension of the concession period or lease period, as the case may be, at least a year before the end of the concession period or lease period, as the case may be. The concession period or lease period for Existing Projects shall be extended for the period provided in the table in clause 6.2 above subject to the Project complying with the 50% cargo traffic projections, 100% investment, scope of work and the master plan provided under the DPR. This extension will be granted subject to the approval of the State Government. For the limited purpose of determining the extension in concession period or lease period of Existing Projects, Existing Projects will be classified as per the table under clause 6.1(a).

(b) From the date of notification of the MMDP 2023, the Operator shall submit a quarterly report to the MMB measuring the progress on the Existing Project against the cargo traffic projections, scope of work and the master plan provided under the DPR. The MMB will undertake a review of each Existing Project every year in order to assess whether such project is adhering to its DPR.

(c) Any extension beyond the period specified in clauses 7.3(a) will be granted with the approval of the HPC. Upon the expiry of the concession period or lease period, including any permissible extensions, the Existing Project will be transferred to the MMB / State Government. The MMB / State Government will operate the Existing

Project and allot terminals of such Existing Projects through a transparent and competitive bidding process.

7.4. Water-Front Royalty

(a) The Water-Front Royalty and its escalation for Existing Projects, except Captive Jetties, will be as per their Concession Agreement or lease agreement.

(b) Where, the WFR is subject to revision at the end of 15th year of operations (in the Concession Agreement or lease agreement) and requires a decision, in such cases, with effect from the commencement of 16th year of operations, the WFR for Existing Projects shall be escalated by 3% every 5th financial year.

(c) Notwithstanding anything provided under clauses 7.4(a) and 7.4(b), the WFR for cargo handled at existing Multi-purpose Jetties, MMB Jetties etc. and at ITZ Land, will be as per the Schedule of Rates. The WFR in the Schedule of Rates will be escalated by 3% every 5th financial year, with effect from the 1st of April.

7.5. Resetting of WFR for Expansions

(a) If Operators of Existing Projects meet the cargo traffic projections, scope of work and the master plan as mentioned in the initial DPR and then undertake expansion of their facility by investing a minimum of 25% of the FCI required for completing the initial scope of work in the DPR, the WFR for the expanded facility will be reset in the year in which the expanded facility starts handling Additional Cargo. The reset WFR shall only be applicable to the Additional Cargo generated on account of expansion of the Existing Project.

(b) The WFR will be reset to an amount equivalent to the WFR specified for the first year in the Concession Agreement or lease agreement of the Existing Project. This reset WFR for the Additional Cargo shall be escalated by 20% each year for the first 15 years. Thereafter, from the commencement of 16th year onwards, it shall be escalated by 3% every 5th financial year.

(c) The resetting of WFR shall only be permissible for 2 expansions of the Existing Project undertaken during the concession period or lease period.

(d) Notwithstanding anything contained in the existing concession agreement/s, the date of commencement of commercial operations in case of "containers" only shall be the date of issuance of first customs notification for handling container at the port.

7.6. Operations of the port

The Operator will be allowed to operate the Existing Project as a full-service project or enter into a sub-concession/sub-lease agreement during the subsistence of the concession period, to implement its obligations under the Concession Agreement or lease agreement. However, the Operator is entirely responsible for any acts, omissions, negligence, defaults or breaches, by any of its sub-concessionaires/sub-lessee as if such breach, act, omission, negligence or default had been caused by the Operators or its agents or workmen. The Operator will require permission from the State Government for entering into a sub-concession/sub-lease agreement during the concession period or lease period, as the case may be.

8. CAPTIVE JETTIES

Port based industries require huge movement of EXIM goods. To facilitate the same, the MMB allows construction of Captive Jetties by such industries to facilitate smooth movement of their cargo.

8.1. The MMB, with the approval of the State Government, will award projects to develop Captive Jetties on a nomination basis provided they fulfil the following eligibility criteria:

(a) The project of Port based industry must qualify as a Large-Scale industry or higher category under the Maharashtra Industrial Policy as applicable at that point of time.

(b) The industry has obtained all requisite approvals.

(c) The industry must be fully functional.

(d) In case of proposed or upcoming industries, the industry to be set up should have achieved financial closure.

8.2. Notwithstanding anything contained in clauses 8.1(c) and 8.1(d), where the industry has not achieved financial closure, the MMB may issue a provisional permission to develop Captive Jetties provided the criteria mentioned in clauses 8.1(a) and 8.1(b) are met.

8.3. Concession period or Lease period:

(a) The concession period or lease period for Captive Jetties which are built once MMDP 2023 is notified shall be for a period of up to 30 years or till the industry exists, whichever is later, subject to Concessionaire achieving Minimum Guaranteed Cargo ("**MGC**") as decided by the HPC.

(b) The extension of concession period or lease period for existing Captive Jetties shall be for a period of up to 30 years and subject to Concessionaire adhering to the Minimum Assured Captive Cargo ("**MACC**") for each year of the extension period.

(c) Minimum Assured Captive Cargo is the annual average volume of cargo handled by the Captive Jetty operator in the last five years of the concession period.

(d) The approval shall be sought by the Operator a year before the end of the concession period or lease period.

8.4. Waterfront Royalty

(a) The WFR for cargo handled at Captive Jetties shall be as per the Schedule of Rates.

(b) The Schedule of Rates will be escalated by 3% every 5th financial year and come into effect on 1st April.

(c) MMB will formulate separate guidelines, with the approval of the State Government, to explore the possibility of optimum utilisation of Captive Jetties.

8.5. Miscellaneous

(a) Notwithstanding anything contained in this policy, Captive Jetties shall be governed by the provisions of this Chapter. Unless otherwise provided under MMDP 2023, the terms and conditions for existing Captive Jetties shall be as per their agreements.

(b) Where the concession period or lease period for an existing Captive Jetty has expired before or within 6 months from the notification of MMDP 2023, the MMB, with the approval of the State Government, shall complete the procedure of extension or allotment within 6 months from the date of notification of the MMDP 2023 or within 6 months from the date of expiry of concession period or lease period, whichever is later.

9. CONNECTIVITY INFRASTRUCTURE

This section provides the key provisions for the development of Hinterland connectivity for Existing Projects and Port Projects through the development of road and rail connectivity, and inland waterways.

9.1. Rail connectivity

(a) State Government shall provide rail connectivity to all Port Projects, except Mega Port Projects, as per the latest policies issued by State / Central Government.

(b) In case of Greenport Mega Port Projects, the rail connectivity projects will be implemented through a SPV as per the policies issued by State / Central Government.

9.2. Road connectivity

State Government shall provide road connectivity from the port boundary to the nearest National Highway/ State Highway as per the latest policies issued by State/ Central Government.

9.3. Inland Water connectivity

The presence of a number of rivers and indentation of the coastline of Maharashtra by various creeks, bays and estuaries depicts the inherent potential of the State for transportation of cargo through inland waterways. The integration of such creeks, bays and estuaries with Ports through inland waterways will be instrumental in improving the evacuation infrastructure of Ports in Maharashtra. Therefore, the State Government will encourage development of Inland Waters and their integration with Ports in the state.

The MMB will identify and prioritise inland waterway routes based on social and environmental impact assessment, and commercial attractiveness, tourist potential, ease of passenger and cargo movement, etc. The identified routes (rivers and creeks) in Maharashtra will be made navigable for inland/river-sea vessels, and the State Government will encourage setting up of industries in the vicinity of such routes. The key policy provisions for development of Inland Waterways Transport ("**IWT**") in Maharashtra are provided in clause

10.2.

In addition, Home Department (Transport and Ports), GoM may formulate a policy for Inland Waterways, with the approval of the HPC.

PART - C

10. COASTAL SHIPPING AND INLAND WATERWAYS

10.1. Coastal Shipping

Coastal Shipping is an alternative mode of transportation that can address issues of poor port connectivity in the state. High industrialisation and huge volume of agricultural produce offer considerable potential for transportation of cargo using Coastal Shipping. Moreover, because Maharashtra has a long coastline with numerous creeks, Coastal Shipping can evolve as an effective mode of transportation for people.

(a) Coastal Shipping for cargo transportation

The State Government will take the following measures to encourage Coastal Shipping in Maharashtra:

(i) The State's Industrial Policy will emphasise the importance and utility of Coastal Shipping as an economical and environment-friendly mode of transportation. It may also incentivise industries for utilising Coastal Shipping to transport raw materials and finished products.

(ii) To make available dedicated infrastructure for Coastal Shipping, the State Government will allow development of Coastal Berths by Operators, including MMB, that will handle only non-EXIM cargo and passengers.

(iii) The State Government will encourage Operators, including MMB, to establish green channel facilities at Port Projects and Existing Projects. To encourage this, adequate provisions will be incorporated in the Concession Agreement, lease agreement, etc.

(iv) The State Government shall provide a 50% concession on WFR for transportation of non-captive cargo via Coastal Shipping within Maharashtra or from any other Indian Port.

(v) The State Government will exempt VAT on High Flash High Speed Diesel used for Ro-Ro/Ro-Pax operation within Maharashtra.

(b) Coastal Shipping for passenger transportation

(i) The MMB will identify specific origin and destination points that have the potential for catamaran/ hovercraft/ Ro-Ro services/ ferry services.

(ii) The MMB will actively explore the development of such routes.

(iii) MMB will also undertake measures to integrate the Ro-Ro services/ferry services with other modes of transportation in the State.

(iv) The infrastructure for passenger transportation may be developed by the MMB/Operator.

10.2. Inland Water Transport

IWT is an economical and eco-friendly mode of transportation that could be used for the movement of cargo and passengers in Maharashtra. IWT projects require investments for systematic development of navigation channels, fleet and terminals. Initial government support is inevitable as IWT has a long gestation period for return on investment. Considering the constraints faced by IWT and its growth potential, the State Government will encourage:

- Creation of infrastructure for the development and maintenance of navigation channels and terminals by Operators, including MMB
- Increase in IWT's fleet by Operators, including MMB
- Private sector participation in the IWT sector
- Provision of fiscal incentives to Operators, consignees and end-users in the initial stages
- Greater awareness among users to facilitate the shift to IWT from other modes of transportation

(a) Development of IWT in Maharashtra

(i) The State Government will identify specific routes that can be developed as waterways for transportation of cargo and passengers. For this purpose, the coastal engineering wing of the Public Works Department of the State Government will be deputed to the MMB.

(ii) Specifically, the State Government will endeavour to develop the following waterways for transportation of cargo and passengers as well as other maritime projects:

- Kalyan-Thane-Mumbai Waterway, Vasai Creek and Ulhas River System
- Dabhol Creek -Vashishti River System
- Amba River
- Revdanda Creek – Kundalika River System
- Palghar District: Vasai Creek and Vaitarna Creek
- Thane District: Ulhas Creek and Panvel Creek
- Raigad District: Bankot Creek and Revdanda Creek
- Ratnagiri District: Jaigad Creek, Bhatya Creek and Dabhol Creek
- Sindhudurg District: Terekhol Creek, Karli Creek, Kalaval Creek Vijaydurg Creek and
- any other waterway as may be prioritised.

(iii) The State Government will encourage private sector participation in the areas listed below for the identified routes:

- Ownership and operation of vessels for cargo and passengers
- Development and maintenance of navigation channels
- Provision and operation of mechanised cargo handling systems
- Setting up and maintenance of navigational equipment
- Provision of pilotage services

(iv) MMB shall endeavour and explore the possibility of optimal use of all Jetties (owned, operated, etc.) of other department such as fisheries, forest, police, mangrove cell, etc. for the purpose of passenger movement, tourism, hospitality, recreation, entertainment, etc.

(V) All Jetties (owned by MMB or otherwise) will be allowed to operate 24x7 subject to Standard Operating Procedure issued by the MMB.

(vi) To reduce the infrastructure cost of developing a Jetty for water ambulance services, the MMB will permit water ambulances to use the existing infrastructure.

(b) Government support to the IWT sector

(i) A dedicated cell will be created within the MMB for undertaking deposit works for Inland Waters within the jurisdiction of Maharashtra and for undertaking relevant projects as permitted by the State Government.

(ii) Financing of IWT projects will be done through a mix of budgetary support, multilateral funding and debt funding.

11. OFF-SHORE/ COASTAL RECREATION

11.1. Cruise Tourism

The Indian cruise market has the potential to grow by eight times over the next decade, driven by rising demand and disposable incomes. At the Central level, the Government of India has taken several measures to boost the growth of cruise passengers. These include measures such as introduction of e-visa facilities at five seaports (including Mumbai) across the country; reduction of port charges, with all major ports required to charge a uniform single rate for the first few hours of stay; concessions on composite port charges to domestic cruise vessels, amongst other things.

Currently, only 5 National Waterways are offering inland cruises – Ganga, Brahmaputra, Mandovi, West Coast Canal and East Coast Canal. The few challenges faced by this sector include limited inland water terminals, lack of availability and maintenance of navigation depth, limited availability of suitable vessels and difficulty in procuring approvals due to multiple stakeholders.

The State Government will take the following measures to boost cruise tourism:

(a) Lighthouses and other tourist and heritage destinations will be developed along cruise circuits with the help of the State Tourism Department, district and municipal authorities as well as private sector participation.

(b) Assistance will be provided to cruise operators to partner with other operators in their cruising circuits for tourism activities such as water sports, guided tours at onshore sites, amongst others.

(c) Priority berthing will be offered to cruise vessels at all Ports/ Jetties in Maharashtra.

(d) The immigration procedure for international passengers will follow the internationally accepted norm of clearing all passengers at cruise terminals.

(e) A 25% concession on Port Dues payable by all cruise liners visiting the Ports in Maharashtra will be provided.

(f) A 75% concession on passenger levy for tickets issued to cruise line customers will be provided for a period of three years.

(g) It is clarified that the above-mentioned fiscal incentives shall apply only to cruise line ships and not to Ro-Ro, ferry or other regular passenger services.

11.2. Floatels, Houseboats, and Seaplanes

With an aim to encourage offshore tourism and travel, improve connectivity and to promote optimum utilisation of jurisdictional waters, MMB will encourage the operation of floatels, seaplanes and houseboats along Maharashtra's coastline and in all other water bodies in Maharashtra.

Floatel refers to a facility for recreation and leisure that is floating over water bodies such as rivers, lakes, creeks, harbours, dams and coastal waters, etc. where any kind of beverage or eatables may or may not be provided. Floatels may be anchored vessels or mobile vessels.

A houseboat means any premises or a part of a premises, floating over water bodies such as rivers, lakes, creeks, harbours, dams and coastal waters, etc. where lodging with or without any kind of beverage or eatables being provided. A houseboat may be an anchored vessel or a mobile vessel.

A seaplane means an aeroplane capable, normally, of taking off from and alighting solely on water.

(a) To promote the development and operations of floatels, houseboats and seaplanes, the MMB will adopt the following measures:

(i) If required, the lease period for new floatels, houseboats and seaplanes shall be up to a period of 30 years. This lease period may be extended up to a period of 5 years.

(ii) Assistance will be provided to operators of floatels, houseboats and seaplanes to partner with other operators in their circuits for tourism activities such as water sports, guided tours at onshore sites, amongst others.

(iii) A 25% concession on Port Dues payable by all new floatels, houseboats and seaplanes will be provided.

(iv) A 75% concession on passenger levy for tickets issued to customers will be provided for a period of three years.

(b) The allotment of a floatel to a bidder shall be done through a procurement process in the following manner:

(i) Where the project is identified by the MMB, a transparent bidding process shall be followed.

(ii) Where the project is identified by a developer,

- in case the project developer/ promoter is a private entity, Swiss challenge route may be followed; and
- if the project developer is a government agency/ entity, etc., direct nomination may be done.

11.3. Amphibian Buses, Fishing Vessels, Harbour/River Cruises & Floating Cottages

Maharashtra's coastline and Inland Waters have the potential to become a thriving hub for leisure activities such as a variety of cruises and amphibian buses which are a means of travel capable on land as well as on water.

(a) Fishing vessels are not conducting their business for the entire day. To encourage the fishing community to augment their revenue and to promote the recreational services along the coastline and Inland Waters, such vessels may be allowed to function subject to the condition listed below:

(i) Facilities, jetties for embarking and disembarking, timings, capacity, etc. for such activity shall be decided by MMB taking into consideration that regular movement of passengers/ cargo is not hindered.

(b) River/harbour cruise is a form of leisure travel that takes passengers to multiple landmarks along Maharashtra's coastline or inland waters. Facilities, jetties for embarking and disembarking, timings, capacity, etc. for such river/ harbour cruises shall be decided by MMB taking into consideration that regular movement of passengers/ cargo is not hindered.

(c) The standard operating procedure/detailed guidelines for amphibian buses, fishing vessels, harbour/river cruises and Floating Cottages shall be finalised by MMB which shall be approved by the State Government.

(d) The State Government will encourage the development of Floating Cottages along the creeks of Maharashtra to enhance the tourism potential of the region, attract domestic and international tourists, create employment opportunities, and boost the local economy.

(e) The State Government will take the following measures to encourage amphibian buses, fishing vessels, harbour/river cruises and Floating Cottages:

  (i) Assistance will be provided to Operators of amphibian buses, fishing vessels, harbour/river cruises and Floating Cottages to partner with other operators in their circuits for tourism activities such as water sports, guided tours at onshore sites, amongst others.

  (ii) A 25% concession on Port Dues payable by amphibian buses, fishing vessels, harbour/river cruises and Floating Cottages will be provided.

  (iii) A 75% concession on passenger levy for tickets issued to customers will be provided for a period of three years.

  (iv) In addition to the concession in (iii) above, additional concessions will be available to Persons with Disabilities as per the prevalent policy of the State Government in this regard.

11.4. Old Submarines and Warships for Tourism

The State Government will encourage the utilization of decommissioned submarines and warships to promote tourism activities in the coastal region, recognizing their historical significance.

12. SHIPYARDS

Shipbuilding and ship-repairing industries can flourish in Maharashtra if they are provided skilled labour, proximity to related industries and other relevant facilities. The State Government has adopted a cluster-based approach to develop shipbuilding and ship-repairing industries.

12.1. The lease period for new Shipyards shall be up to a period of 30 years.

12.2. Subject to compliance with the scope of work and the master plan provided under the DPR, the lease period for existing and new Shipyards can be extended by a period of up to 20 years. This extension will be subject to the approval of the State Government and will be sought by the Operator a year before the end of the lease period.

12.3. The Operator of a Shipyard shall submit a quarterly report to the MMB measuring the progress of the Shipyard project against the scope of work and the master plan provided under the DPR. The MMB will undertake a review of each Shipyard every year in order to assess whether it is adhering to its DPR.

12.4. The allotment of Shipyard project to a bidder shall be done through a procurement process in the following manner:

(a) Where the project is identified by the MMB, a transparent bidding process shall be followed.

(b) Where the project is identified by a developer,

(i) in case the project developer/ promoter is a private entity, Swiss challenge route may be followed; and

(ii) if the project developer is a government agency/ entity, etc., direct nomination may be done.

13. MARINA PROJECTS

The Mumbai region caters to over 200 yachts and speedboats that traverse its area. While these boats boost the State's tourism and also address its urban needs, they often cause traffic congestions in the Mumbai harbour region. This highlights the need for a well-equipped marina policy for Maharashtra.

13.1. The lease period for marina projects shall be for a period of 30 years.

13.2. Subject to compliance with the scope of work and the master plan under the DPR, the lease period for existing and new marina projects can be extended for a period of 20 years. This extension will be subject to the approval of the State Government and will be sought by the Operator a year before the end of the lease period.

13.3. The approval for an extension will be granted by the State Government considering factors such as the project's capacity augmentation and investment commitments.

13.4. The allotment of marina projects to a bidder shall be done through a procurement process in the following manner:

(a) Where the project is identified by the MMB, a transparent bidding process shall be followed.

(b) Where the project is identified by a developer,

(i) in case the project developer/ promoter is a private entity, Swiss challenge route may be followed; and

(ii) if the project developer is a government agency/ entity, etc., direct nomination may be done.

14. SHIP RECYCLING FACILITIES

India is party to the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009, which revolutionised the practice of ship recycling by ensuring that it does not pose any unnecessary risks to human health, safety and to the environment. Ship Recycling Facilities are labour intensive and generate substantial employment opportunities. However, Maharashtra does not have a ship recycling plant till date.

14.1. Suitable locations for developing Ship Recycling Facilities along the State's coastline may be identified by the developer or the MMB/State Government.

14.2. The lease period for a Ship Recycling Facility shall be for a period of 30 years.

14.3. Subject to compliance with the scope of work and the master plan under the DPR, the lease period for the Ship Recycling Facility can be extended for a period of 30 years. This extension will be subject to the approval of the State Government and will be sought by the Operator a year before the end of the lease period.

14.4. The approval for an extension will be granted by the State Government considering factors such as the project's capacity augmentation and investment commitments.

14.5. The allotment of Ship Recycling Facilities to a bidder shall be done through a procurement process in the following manner:

(a) Where the project is identified by the MMB, a transparent bidding process shall be followed.

(b) Where the project is identified by a developer,

- (i) in case the project developer/ promoter is a private entity, Swiss challenge route may be followed; and
- (ii) if the project developer is a government agency/ entity, etc., direct nomination may be done.

PART - D

15. VALUATION AND ALLOTMENT OF LAND FOR MARITIME PROJECTS

15.1. A revenue cell will be created within the MMB for the valuation and allotment of land for maritime projects.

15.2. **Valuation and allotment of existing government land**

(a) If the project development area includes State Government land, then such land will be transferred immediately to the MMB by the State Government on a nominal lease rent of INR 1 per annum.

(b) Valuation of such State Government land will be done by the MMB in line with the ready reckoner rates.

15.3. **Valuation and allotment of ITZ land**

(a) The MMB will be the responsible authority for valuation and allotment of the ITZ land to maritime projects.

(b) The value of the ITZ land will be fixed as per the ready reckoner rate of non-irrigated land abutting the said ITZ land.

(c) For the ITZ land to be made available to the Operator by the MMB for Port Projects located in the districts of Mumbai City, Mumbai suburban, Thane and Navi Mumbai, payment will be taken upfront with the following valuation:

(i) One fourth (¼) of the valuation amount calculated as per Ready Reckoner should be recovered from the Operator having agreement up to 20 years.

(ii) One third (⅓) of the valuation amount calculated as per Ready Reckoner should be recovered from the Operator having agreement up to 35 years.

(iii) Half (½) of the valuation amount calculated as per Ready Reckoner should be recovered from the Operator having agreement up to 50 years.

(iv) Beyond a period of 50 years, the valuation amount will be calculated in accordance with the principles identified in (i) to (iii) above.

15.4. The land will be leased to the Operator on upfront payment of an amount equal to the value of the land determined in accordance with clause 15.3(b) or clause 15.3(c), as applicable followed by nominal lease rental of INR 1 per annum.

15.5. The ownership of State Government/ITZ land will remain vested in the State Government/ MMB as may be applicable.

15.6. If the Operator is not able to purchase a land parcel that lies within the project development area/ layout, the State Government will assist them in the acquisition of land.

16. VALUATION AND ALLOTMENT AT THE TIME OF EXTENSION

16.1. In case of extension of concession period or lease period, as the case may be, the concessionaire/lessee can opt for one of the following for payment for land, area allotted, etc:

(a) The lessee / concessionaire continues to pay as per the procedure defined under existing lease / concession agreement.

OR

(b) As per procedure defined under chapter 15 of MMDP 2023 subject to following:

(i) Up to 10 years, 1/3rd of the valuation amount calculated as above.

(ii) Up to 20 years, 2/3rd of the valuation amount calculated as above.

(iii) Up to 30 years, 100% of the valuation amount calculated as above.

(iv) The amount calculated can be paid in annual instalments for the extended period subject to 4% escalation per annum on the valuation amount or can be paid lumpsum upfront at the time of extension

17. ASSET MONETISATION

17.1. At present, the MMB holds surplus, unused and underutilised assets in the nature of land and buildings. Monetisation of these surplus land and assets is important to unlock their value.

17.2. The MMB will endeavour to identify their surplus assets and monetise them in a professional and efficient manner to generate maximum value realisation.

17.3. Recognizing the wide range of specialised skills and expertise required for asset monetization in real estate market research, legal due diligence, valuation, master planning, investment banking, land management etc. the MMB may decide to hire professionals from the private sector to assist in the process.

17.4. MMB shall endeavour to optimally utilise Government Land, MMB owned Land and MMB Jetties in collaboration with Government, semi-government or private entities for promoting recreation, tourism, entertainment, hospitality, etc., on Maharashtra's coast. For this purpose, State Government shall transfer all land within 50 yards from the high tide line towards shoreside, to MMB at a nominal cost.

17.5. MMB shall endeavour to identify the assets in the nature of land, building or water where sources of renewable energy for instance, floating solar panels, solar grids, wave energy and tidal energy, etc. may be installed.

18. PIPELINE CHARGES/WAY LEAVE CHARGES/ OTHER CHARGES/DRAFT PREMIUM CHARGES

18.1. Pipeline/ Optical Fibre Cable charges

Category I: If pipeline or Optical Fibre Cable passes through MMB waters and land on the Maharashtra shore within the Port Limit, Facility Compensation charge will be collected as follows:

Cargo carried in Pipeline/ Cable	Facility Compensation Charge
Crude	10.255 (INR/MT)
POL, LPG, LNG, CNG, Liquid Chemicals, etc.	26.918 (INR/MT)
Optical Fibre Cable	INR 9.1 lacs/running km/annum

Category II: If a pipeline or an Optical Fibre Cable passes through MMB waters and land on other than Maharashtra shore, a Royalty of INR 9.1 lacs/running km/annum would be payable.

Notes:

(a) In case of Water Pipelines; only Annual way leave charges mentioned in clause 18.2 shall be applicable.

(b) Pipeline Charges shall not be applicable for the pipeline where wharfage charges are leviable.

(c) The above-mentioned royalty/ charges will be escalated by 6% every year on 1st April.

18.2. Annual Way leave charges to be applicable on pipelines and Optical Fibre Cable mentioned above

(i) For Land side: Area occupied (within the Port Limit) X 6% of Ready Reckoner of non-irrigated land abutting ITZ land, with 4% increase per annum.

(ii) For Sea side: Area occupied X 60% of 6% of Ready Reckoner of non-irrigated land abutting ITZ land, with 4% increase per annum.

(iii) For the ITZ land located in the districts of Mumbai City, Mumbai suburban, Thane and Navi Mumbai, the 6% would be calculated on one fourth (1/4th) of the valuation amount of the ready reckoner value.

Note: In case where ready reckoner on landside differs on both sides of the water body then ready reckoner for the side with the higher ready reckoner value would be considered.

18.3. Other Charges applicable for both Category I & II

No.	Charging head	Basis of charges
1.	Supervision charges during commissioning	For Construction Cost (a) Up to INR 50 Crore- 1% of total cost of construction (b) more than INR 50 Crore - INR 75 Lakh
2.	Scrutiny Fees	For Construction Cost (a) Up to INR 50 Crore-1% of total cost of construction (b) more than INR 50 Crore - INR 75 Lakh
3.	Laying/Erection charges	Estimated cost of removal, disposal and reinstatement to original condition as a deposit
4.	Proposal approval related charges	As per actual (Agreement preparation and service charges, agreement execution legal expenses, etc.)

18.4. Draft premium charge

An annual draft premium charge may be levied on the development of any Port Project. The details and modalities of levying such charge will be decided by the HPC.

PART – E

19. PORT LED INDUSTRIAL DEVELOPMENT

There is enough empirical evidence from international ports in favour of a symbiotic relationship between port systems and industries. Evidently, the synchronisation of industrial development with maritime development shall be far more impactful than any other fiscal or non-fiscal incentive provided to Ports in Maharashtra due to the resultant multiplier effect.

19.1 To synchronise the development of industries and the maritime sector in Maharashtra, the State Government will:

(a) Constitute a Special Planning Authority for existing and upcoming Port Projects in Maharashtra. This authority shall be called the Port Area Development Authority or PADA. Through PADA, effective planning of ports and their surrounding areas will be carried out in a holistic manner focusing on economic, social, environmental, tourism and other relevant aspects.

(b) Encourage development of a coastal industrial corridor that will augment cargo demand.

(c) Promote development of port-based SEZs or FTWZs in Hinterland regions.

(d) Encourage development of Maritime Clusters in Hinterland regions by providing appropriate incentives to industries in such Maritime Clusters under the State Industrial Policy.

(e) Encourage port linkages with existing Maritime Clusters.

(f) Acquire land for industrial estates next to all Large, Mega and Medium Ports on a negotiated purchase basis through MMB/MIDC.

19.2 Maritime Clusters may accommodate

(a) **Export/import-based industrial cluster**: The State Government will encourage development of industries that are dependent on imported raw material for production of finished goods by assisting them in acquiring land. Export-oriented

units could be encouraged by setting up SEZs/FTWZs in the Port’s vicinity in association with the Central Government.

(b) **Logistics service clusters**: The State Government will encourage, by way of assistance in land acquisition, the development of logistics service clusters in the Port’s vicinity to attract more cargo to the Port.

19.3 Role of Maharashtra Industrial Development Corporation

The Maharashtra Industrial Development Corporation (“**MIDC**”) can play a vital role in promoting port-based industrial development by leveraging port infrastructure and transport networks. MIDC can play the following role for port based industrial development:

(a) The MIDC, in negotiation with the MMB, shall acquire land for industrial clusters adjacent to Large, Mega and Medium Ports and develop infrastructure facilities.

(b) Development of Port Base Coastal Special Economic Zone will be promoted through the MIDC. It will increase additional economic activity, boost exports of goods and services, increase freight traffic and increase government revenue. The competitive position of the Coastal Special Economic Zone will help reduce logistics costs, thereby making Indian trade more globally competitive. Accordingly, it will support manufacturing and industrialization under the 'Make in India' initiative of the Government of India.

(c) Under the state's Logistics Park Policy 2018, the objective of developing 25 multi-modal integrated logistics parks in the state has been set through the MIDC. Connecting logistics parks in the state to ports, will reduce the logistics costs and encourage export-oriented investors, improve delivery times and increase efficiency.

(d) MIDC will provide help in promoting the development of Coastal Special Economic Zones and Coastal Industrial Corridors near ports, construction of new terminals, improvement of existing facilities and investment in new equipment and technology to increase cargo transfer capacity. For this MIDC will provide land, infrastructure facilities, MIDC will also facilitate obtaining permissions from related state

departments for various infrastructure facilities. E.g., Mahavitaran, Public Works Department, Maharashtra Pollution Control Board, Forest Department etc.

(e) Under the State Industrial Policy, investors will be encouraged to participate in Maritime Development Industrial Clusters, and Export Oriented Units will be set up through the MIDC to promote exports. Through One District, One Product, the MIDC will promote the production of local products by establishing its industrial units near ports, supporting local businesses, creating employment opportunities and encouraging economic development by investing in the local community.

20. SKILL DEVELOPMENT

20.1 Incentive for development of safe and sustainable ports through skill development

(a) Capital assistance of up to 60% of the project cost, excluding land, or INR 50 lakhs, whichever is lower for setting up of educational institutes and skill development centres in the private sector or with the private sector participation, will be given by the MMB to meet the demand of skilled workforce and human resource development.

(b) The MMB will encourage Operators to provide funds as part of their corporate social responsibility initiatives towards skill development.

20.2 Maharashtra Maritime University

Presently, scarce availability of skilled manpower is hindering the maritime industry's development in India. There is a requirement for a global centre of excellence to enhance the capacity of the maritime industry. Therefore, in order to spearhead maritime education, research and development, and professional training in India, the State Government will establish a Maharashtra Maritime University.

The University will offer programs catering to the commercial aspects of the maritime value chain like maritime law, shipping finance and economics, maritime management, logistics, ship broking, ship finance, chartering and ship management to name a few.

The objectives of the Maharashtra Maritime University will be as follows:

(a) To facilitate and promote maritime studies, training and research on emerging areas of maritime studies like oceanography, maritime history, maritime laws, maritime security, transportation of dangerous cargo, environmental studies and other related fields;

(b) To provide institutional and research facilities and make provisions for integrated courses in science, technology and other allied disciplines in the educational programmes of the University;

(c) To extend the benefits of knowledge and skills for development of individuals and society by associating the University with local, regional and national issues of development;

(d) To pay special attention to the promotion of economic interests and welfare of the maritime industry and people of India.

21. SUSTAINABLE MARITIME DEVELOPMENT

MMB will encourage its Operators to comply with the latest "Harit Sagar"- Green Port Guidelines or other guidelines issued by the Central Government from time to time.

22. COMPENSATION TO FISHERMEN

In case of maritime projects affecting the livelihood of fishermen, the prevailing State Level Compensation Policy, issued by the Department of Fisheries, will be followed for compensation to such fishermen.

PART – F

23. INCENTIVES FOR MARITIME DEVELOPMENT

To facilitate the private sector in undertaking maritime projects and to improve its competitive advantage compared with other coastal states, the State Government will extend incentives to maritime projects.

23.1. Incentives for Port Projects

(a) Approval of ToR for environmental impact assessment for solicited projects: On approval of the TEFR, the MMB/State Government will forward it to the MoEF along with proposed ToR for environmental impact assessment and required documents as per extant rules/ guidelines laid down by the MoEF. MMB/State Government will obtain approval of the proposed ToR for EIAR.

(b) Fiscal incentives for Port Projects: To promote development of Ports through private participation, the State Government will provide a set of fiscal incentives to Port Projects in the State. These include:

(i) **Exemption from royalty on Minor Minerals -** Royalty will not be chargeable on Minor Minerals extracted and consumed for development of Port Projects, related construction, road connectivity, rail connectivity, water supply, electricity supply, telecommunications and other related activities of Port Projects.

(ii) **Exemption from non-agricultural assessment charges -** Non-agricultural assessment charges will not be levied in case of change of land use for operational use of Port Projects and related activities such as jetties, godown, control tower, electric supply, water supply, sewage treatment, administrative buildings and other port-related activities.

(iii) **Exemption from electricity duty -** Electricity duty will not be levied on consumption of electricity during the construction phase of Port Projects.

(iv) **Exemption from stamp duty:** Stamp duty will not be levied for all first instruments relating to development, operation and maintenance of Port Projects, including road connectivity, rail connectivity, water supply, electrical power supply, telecommunication and other related activities.

(v) **Applicability of industrial power tariff to PPP Ports:** Industrial power tariff is proposed to be charged for Port Projects. For this, the Operator must file a petition before the MERC through the MMB/Home Department. The industrial power tariff shall apply after approval from the MERC.

(vi) **State goods and services tax exemption for inputs required in construction phase of Port Projects:** The state goods and services tax ("**SGST**") on inputs required in the construction phase of Port Projects will be exempted.

(vii) **Exemption from Port Dues:** Port Dues will not be chargeable for new Port Projects.

(c) Customised Incentive Package for Port Projects

(i) Taking into account their significant benefits in terms of employment, investment, and capacity, the State Government aims to incentivise Port Projects of substantial size in Maharashtra. In congruence with this, additional fiscal incentives in the form of a customised incentive package may be provided to Large and Mega Ports.

(ii) Large and Mega Ports will only receive a customised incentive package if they comply with the ToR commitments as mentioned in the DPR and Concession Agreement submitted by the Operator. The decision regarding the stage at which to provide the customised incentive package will be decided by the HPC.

(iii) The HPC will deliberate on the customised incentive package to be offered to Large and Mega Ports.

(iv) The customised incentive package may include, amongst other things, reimbursement of SGST on port related operations, concessions on WFR escalation, relaxation of the limits provided under clause 23.1(d), and other such concessions as may be decided by the HPC.

(d) Limitation on Fiscal Incentives

(i) The fiscal incentives under clause 23.1(b) shall be provided to Micro, Small and Medium Ports up until:

- the cumulative value of the incentives awarded amount up to 50% of the total FCI, or
- a period of 7 years from the date of financial closure,

whichever is earlier.

(ii) The fiscal incentives under clauses 23.1(b) and 23.1(c) shall be provided to Large and Mega Ports shall be provided up until:

- the cumulative value of the incentives awarded amount up to 75% of the total FCI, or
- for a period of 7 years from the date of financial closure,

whichever is earlier.

23.2. Incentives for Existing Projects

It is clarified that the fiscal incentives of upfront exemption from royalty on Minor Minerals, upfront exemption from non-agricultural assessment charges, exemption from electricity duty, upfront exemption from stamp duty, applicability of industrial power tariff to PPP ports, Value Added Tax ("**VAT**") exemption for inputs required in construction phase and upfront exemption from Port Dues to Existing Projects, as provided under clause 10.2.2 of the Maharashtra Maritime Development Policy,

2016, as amended by way of Government Resolution No.: Policy-0518/C.R. 19/Ports – 1 dated July 19, 2019, shall continue to be applicable and availed by such existing Port Projects. This is to avoid any duplication of incentives.

23.3. Incentives for Expansions of Port Projects and Existing Projects

(a) If Operators of Port Projects or Existing Projects meet the cargo traffic projections, scope of work and the master plan as mentioned in the initial DPR and then undertake expansion of their facility by investing a minimum of 25% of the FCI required for completing the initial scope of work in the DPR, then the HPC may provide fiscal incentives under clause 23.1(b) to the expanded facility.

(b) However, such incentives shall be provided for only 2 expansions of the project undertaken during the concession period or lease period.

(c) For expansion, if any Operator makes an FCI more than or equal to the minimum FCI required for a Large or Mega Port, then the expanded facility will also be eligible for the customised incentive package as per clause 23.1(c).

(d) The limitations on fiscal incentives, as provided under clause 23.1(d), shall, mutatis mutandis, apply to the fiscal incentives provided to the expanded facility under clauses 23.3(a) and 23.3(c).

23.4. Fiscal incentives for manufacturing units established in Coastal Special Economic Zones and Coastal Industrial Corridors

Manufacturing units in Coastal Special Economic Zones and Coastal Industrial Corridors are dependent on port infrastructure facilities. Considering investment and employment generation made by them, manufacturing units set up in specific corridors after the MMDP 2023 comes into force will be provided one-level up incentives of the incentives they are currently eligible for under Package Scheme of Incentives, 2019. The Department of

Industries, Government of Maharashtra will issue necessary order/resolution as per the provision of prevalent industrial policy from time to time.

23.5. Fiscal incentives for Coastal Shipping

(a) The State Government will provide a 50% concession on WFR for transportation of non-captive cargo via Coastal Shipping within Maharashtra or from any other Indian Port.

(b) The State Government will exempt VAT on High Flash High Speed Diesel used for Ro-Ro/Ro-Pax operation within Maharashtra.

23.6. Fiscal incentives for Shipyards:

(a) An exemption of up to 50% of WFR for procuring raw materials used in shipbuilding will be provided to new Shipyards for 5 years from the date of commencement of commercial operations.

(b) **Exemption of stamp duty:** Stamp duty will not be leviable on all first instruments relating to development, operation, maintenance and expansion of Shipyards including road connectivity, rail connectivity, water supply, electrical power supply, telecommunication and other related activities.

(c) **SGST Exemptions**

(i) **For inputs required in construction phase:** SGST on inputs required in the construction phase of Shipyards will be exempted.

(ii) **On sale of ships:** SGST shall not be levied on the sale of ships and vessels, etc. manufactured within Shipyards in Maharashtra. This exemption will be for a period of 7 years from the date of commencement of commercial operations.

(d) **Applicability of industrial power tariff to Shipyards**: Industrial power Tariff shall be applicable for a period of 7 years from the date of commissioning of Shipyard. For

this, the Operator shall file a petition before the MERC through the MMB/Home Department. The industrial tariff will apply after approval by the MERC.

(e) **Reimbursement of electricity duty:** Electricity duty will not be leviable on Shipyards during construction phase.

(f) For shipbuilding industries under MMDP 2023, the Home Department, by constituting HPC and Cabinet sub-committee, will determine project -wise incentives for Large and Mega Infrastructure projects as defined in the Packaged Scheme of Incentives, 2019 as amended from time to time. Appropriate orders/decisions will be issued through the Industries Department in this regard as per the provisions of the Industrial Policy prevailing at that time.

(g) The shipbuilding industry participants can avail benefits under the State Industrial Policy and Shipbuilding Financial Assistance Policy of the Ministry of Ports, Shipping and Waterways, Government of India.

23.7. Fiscal incentives for Cruise Tourism:

(a) A 25% concession on Port Dues payable by all cruise liners visiting the Ports in Maharashtra will be provided.

(b) A 75% concession on passenger levy for tickets issued to cruise line passengers will be provided for a period of three years.

(c) It is clarified that the above-mentioned fiscal incentives shall apply only to cruise line ships and not to Ro-Ro, ferry or other regular passenger services.

23.8. Financial Incentives for floatels, houseboats and seaplanes:

(a) A 25% concession on Port Dues payable by all new floatels, houseboats and seaplanes will be provided.

(b) A 75% concession on passenger levy for tickets issued to customers will be provided for a period of three years.

23.9. Financial Incentives for amphibian buses, fishing vessels, harbour/river cruises and Floating Cottages

(a) A 25% concession on Port Dues payable by amphibian buses, fishing vessels, harbour/river cruises and Floating Cottages will be provided.

(b) A 75% concession on passenger levy for tickets issued to customers will be provided for a period of three years.

(c) In addition to the concession in (b) above, additional concessions will be available to Persons with Disabilities as per the prevalent policy of the State Government in this regard.

23.10. Equity Participation

(a) Wherever MMB or State Government as the case maybe is planning to or has entered into a concession agreement or shareholding agreement or lease agreement and such agreement provides for an option of equity participation by MMB / State Government, in such cases – Incentives (eligible and opted for) by the project proponent (Government or Private), will be considered as an equity participation to the extent of share of equity as defined in the agreement.

(b) Provided that the option mentioned in clause 23.10(a) may not be exercised by MMB/State Government for the concession agreement where the period to subscribe for the equity participation has lapsed as specified in the concession agreement unless the Existing Project undertakes expansion and is eligible for financial incentives as per clause 23.3.

शासन निर्णय क्र. धोरण -१२२१/प्र.क्र.५८/बंदरे-१,
दिनांक १८.०८.२०२३ सोबतचे परिशिष्ट-२

महाराष्ट्र सागरी विकास धोरण, २०२३

महाराष्ट्र शासन

गृह विभाग (परिवहन व बंदरे)

एक्रोनिम्स

बीओटी	बांधा, वापरा आणि हस्तांतरित करा
सीएनजी	संकुचित नैसर्गिक वायू
DBOOT	डिझाइन, बांधा, मालकी, वापरा आणि हस्तातंरित करा
DCRTF	डेकार्बोनायझेशन आणि क्लायमेट रेजिलियन्स ट्रस्ट फंड
डीपीआर	तपशीलवार प्रकल्प अहवाल (डीपीआर)
EIAR	पर्यावरणीय प्रभाव मूल्यांकन अहवाल
एक्झिम	निर्यात आयात
FCI	स्थिर भांडवली गुंतवणूक
FTWZ	फ्री ट्रेड वेअरहाउसिंग झोन
GPP	ग्रीन पोर्ट योजना
HPC	उच्चाधिकार समिती किंवा शक्ती प्रदान समिती
INR	भारतीय रुपया
ITZ	आंतरभरती क्षेत्र
IWT	अंतर्देशीय जलमार्ग वाहतूक
LoI	इरादा पत्र
एलएनजी	द्रवीभूत नैसर्गिक वायू
एलपीजी	द्रवीभूत पेट्रोलियम वायू
MACC	किमान आश्वासित कॅप्टिव्ह कार्गो
MERC	महाराष्ट्र वीज नियामक आयोग

MGC	किमान हमी माल
एमआयडीसी	महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ
MMB	महाराष्ट्र सागरी मंडळ
MMDP २०२२	महाराष्ट्र सागरी विकास धोरण-२०२३
MMTPA	दशलक्ष मेट्रिक टन प्रतिवर्ष
एमटी	दशलक्ष टन
MoEF	पर्यावरण आणि वन मंत्रालय
एनओसी	ना हरकत प्रमाणपत्र
पीओएल	पेट्रोलियम, तेल आणि वंगण.
पीपीपी	सार्वजनिक-खाजगी भागीदारी
रो-रो	रोल ऑन -रोल ऑफ
आरओटी	पुनर्वसन, वापरा आणि हस्तांतरित
SDG	शाश्वत विकास उद्दिष्टे
SEZ	विशेष आर्थिक क्षेत्र
SGST	राज्य वस्तू आणि सेवा कर
SPV	विशेष हेतू वाहन
TAT	टर्न अराऊंड टाईम
TEFR	तांत्रिक-आर्थिक सुसाध्यता अहवाल
ToR	संदर्भ अटी
WFR	वॉटर फ्रंट रॉयल्टी

सामग्री सारणी

भाग - अ

१. शीर्षक

या धोरणाला महाराष्ट्र सागरी विकास धोरण, २०२३ (" **MMDP २०२३** ") म्हटले जाऊ शकते.

२. प्रस्तावना

२.१. पार्श्वभूमी

अंदाजे ७२० किलोमीटरपर्यंत पसरलेली महाराष्ट्राची किनारपट्टी भारतातील दुसऱ्या क्रमांकाची सर्वात लांब किनारपट्टी आहे. या किनारपट्टीवर २ अधिसूचित प्रमुख बंदरे आणि ४८ अधिसूचित लहान बंदर हद्दी आहेत. त्यामुळे, राज्याच्या सागरी क्षेत्राचा विकास करण्यास प्रचंड वाव आहे. अशा विकासामुळे लोकांसाठी रोजगाराच्या संधी खुल्या होतील तसेच त्यांना नवीन कौशल्ये विकसित करण्यास मदत होईल. हे उत्पादन क्षेत्राच्या वाढीस देखील मदत करेल आणि महाराष्ट्राचा स्पर्धात्मक फायदा वाढवेल.

महाराष्ट्राचे अंदाजे रुपये २७,११,६८५ कोटींचे सकल राज्य देशांतर्गत उत्पादन सर्वाधिक आहे. राज्याच्या अर्थव्यवस्थेत लहान बंदरांचा (Non-Major Ports) मोठा वाटा आहे. गेल्या वर्षभरात, महाराष्ट्रातील लहान बंदरांनी ५२ दशलक्ष टनांपेक्षा जास्त मालवाहतूक आणि १९ दशलक्षपेक्षा जास्त प्रवाशांची वाहतूक केली. महाराष्ट्रात सध्या ४ कार्यरत ग्रीनफिल्ड बंदरे आहेत.

महाराष्ट्रातील लहान बंदरांच्या विकासाची आणि व्यवस्थापनाची जबाबदारी राज्य सरकारची आहे. गेल्या दोन दशकांपासून सागरी क्षेत्राला चालना देण्यासाठी आणि नियमन करण्यासाठी सागरी विकासासाठी धोरणे जारी केली आहेत. असे पहिले धोरण सन १९९६ मध्ये आणले गेले. या संदर्भातील सर्वात अलीकडील धोरण म्हणजे महाराष्ट्र सागरी विकास धोरण, २०१६, ज्यात २०१९ मध्ये शेवटची सुधारणा करण्यात आली.

या धोरणांतर्गत, महाराष्ट्र सागरी मंडळाने (" **मसामं / MMB**") लहान बंदरांच्या विकासासाठी आणि व्यवस्थापनासाठी अनेक सवलत करार आणि भाडेपट्टा करार स्वाक्षांकित केले आहेत. यापैकी काही सवलत करार

त्यांच्या कार्यचालनाच्या १५ व्या वर्षाच्या जवळ आहेत, त्यानंतर त्यांच्या अटी, विशेषत: वॉटर-फ्रंट रॉयल्टी पेमेंटची मुदत निश्चित करणे आवश्यक आहे. त्यामुळे, बाबनिहाय चर्चा करण्याऐवजी, शासनाच्या मुख्य सचिवांच्या अध्यक्षतेखालील उच्चाधिकार समितीने (“HPC”) **राज्य मंत्रिमंडळासमोर एक नवीन धोरण प्रस्तावित करण्याचा निर्णय घेतला आहे जे या समस्येचे समाधानकारक आणि सर्वसमावेशकपणे निराकरण करेल.** राज्य मंत्रिमंडळाच्या निर्णयानुसार, शासन आता MMDP २०२३ सादर करत आहे.

३. MMDP-२०२३ ची वैधता आणि अंमलबजावणी

MMDP-२०२३ त्याच्या अधिसूचनेच्या तारखेपासून लागू होईल आणि नवीन किंवा सुधारित धोरण अधिसूचित होईपर्यंत ते अंमलात असेल. MMDP-२०२३ मधील कोणत्याही कलमामध्ये उच्चाधिकार समिती किंवा राज्य मंत्रिमंडळाच्या मान्यतेने सुधारणा करण्यात यावी.

MMDP-२०२३ अधिसूचित झाल्यानंतर, महाराष्ट्र सागरी मंडळ हे राज्य सरकारच्या पूर्व परवानगीने, MMDP- २०२३ अंतर्गत नमूद केलेल्या योजना आणि प्रोत्साहनांची प्रभावी अंमलबजावणी सुनिश्चित करण्यासाठी तपशीलवार मार्गदर्शक तत्त्वे जारी करेल.

शासन गृह विभाग निर्णय क्र. धोरण-०५१८/प्र.क्र.१९/बंदरे-१, दि. १९ जुलै २०१९ अन्वये सुधारित करण्यात आलेले महाराष्ट्र सागरी विकास धोरण-२०१६ हे धोरण महाराष्ट्र सागरी विकास धोरण-२०२३ अधिसूचित होईपर्यंत अंमलात राहील.

४. व्याख्या

MMDP-२०२३ मध्ये, संदर्भानुसार आवश्यक नसल्यास, खालील अटींचा अर्थ त्यांना खाली दिल्याप्रमाणे असेल:

४.१. "अतिरिक्त कार्गो" म्हणजे डीपीआरमध्ये नमूद केलेल्या कार्गो वाहतूक अंदाजांपेक्षा अधिक हाताळलेला माल.

४.२. "कॅप्टिव्ह जेट्टी" म्हणजे बंदरावर आधारित उद्योगाने त्यांचे उद्योगासाठी लागणारा कच्चा माल किंवा तयार उत्पादने हाताळण्यासाठी बांधलेली जेट्टी.

४.३. "कोस्टल बर्थ" म्हणजे बंदर किंवा बंदरातील एक नियुक्त स्थान ज्याचा वापर जहाजांच्या मुरींगसाठी केला जातो आणि नॉन-एक्झिम कार्गो किंवा जहाजांमधून प्रवाशांची उतार करण्यासाठी केला जातो- चढ -

४.४. "कोस्टल शिपिंग" म्हणजे भारतीय बंदरांदरम्यान जहाजांद्वारे मालवाहतूक.

४.५. "सवलत करार" म्हणजे महाराष्ट्र सागरी मंडळ किंवा राज्य सरकार आणि एखादी संस्था किंवा व्यक्ती यांच्यामध्ये विद्यमान प्रकल्प, बंदर प्रकल्प, शिपयार्ड, मरीना प्रकल्प, जहाज पुनर्वापर सुविधा इत्यादी बांधण्यासाठी किंवा चालवण्यासाठी स्वाक्षांकित करण्यात आला आहे असा करार, ज्यामध्ये संबंधित प्रकल्पासाठी अटी आणि शर्तींचा तपशील समाविष्ट आहे.

४.६. "सवलत करारनामाधारक " म्हणजे एखादी संस्था किंवा व्यक्ती, ज्यामध्ये खाजगी संस्था समाविष्ट आहे, ज्याने सवलत करारनामा स्वाक्षांकित केला आहे.

४.७. "पूर्वीची धोरणे" म्हणजे महाराष्ट्र शासनाने (परिवहन आणि बंदरे) आजपर्यंत जारी केलेली सागरी विकास धोरणे आणि त्यांच्या संबंधित सुधारणा.

४.८. "विद्यमान प्रकल्प" म्हणजे कोणत्याही आत येणा-या व बाहेर जाणा-या मालाची हाताळणी करण्यासाठी वॉटरफ्रन्ट आणि लगतच्या जमिनीच्या वापरासाठी बंदर हद्दीत स्थित असलेला कोणताही विद्यमान प्रकल्प, ज्यामध्ये उतरणावळ, चढणावळ, मालाची ट्रान्स-शिपिंग किंवा प्रवासी जलवाहतूक इत्यादीचा समावेश आहे. विद्यमान प्रकल्पांमध्ये विद्यमान हरीतक्षेत्र (ग्रीनफील्ड) बंदरे, बहुउद्देशीय जेटी, कॅप्टिव्ह जेटी आणि पूर्वीच्या धोरणांतर्गत परिभाषित केलेल्या अशा इतर जेटींचा समावेश असेल.

४.९. फ्लोटिंग कॉटेज म्हणजे नद्या, तलाव, खाड्या, बंदरे, धरणे, किनारी पाणी इत्यादी जलसाठ्यांच्या काठी नांगरलेल्या स्वयंनिहित तरंगत्या रचना आहेत ज्यांना कोणत्याही प्रकारचे पेय किंवा खाण्यायोग्य पदार्थांसह किंवा त्याशिवाय राहण्यासाठी प्रदान केले जाते.

४.१०. "उच्चाधिकार समिती" किंवा "शक्ती प्रदान समिती (HPC)" म्हणजे राज्य सरकारने वेळोवेळी सुधारित केलेली अशी समिती.

४.११. " Hinterland " म्हणजे बंदराच्या मागे किंवा त्या परिसरात असलेल्या औद्योगिक क्षेत्राचा भाग आणि ज्या भौगोलिक प्रदेशावर बंदराचा मोठा प्रभाव आहे.

४.१२. "अंतर्देशीय जल वाहतूक" किंवा "IWT" म्हणजे अंतर्देशीय जलमार्गावरील माल आणि प्रवाशांची वाहतूक.

४.१३. अंतर्देशीय नौवहनाच्या उद्देशाने "अंतर्देशीय जल", ज्यामध्ये कोणत्याही-

(i) कालवे, नदी, तलाव किंवा बेसलाईनच्या आतील भाागात असलेला नौकानयनास सुयोग्य असा जलमार्ग किंवा केंद्र सरकारच्या अधिकृत राजपत्रात अधिसूचनेद्वारे घोषित केले जाते;

(ii), केंद्र सरकारने अधिकृत राजपत्रात अधिसूचनेद्वारे घोषित केली असेल अशी भरतीच्या पाण्याची मर्यादा;

(iii) केंद्र सरकारने घोषित केलेले राष्ट्रीय जलमार्ग;

(iv) केंद्र सरकारद्वारे अधिकृत राजपत्रात अधिसूचनेद्वारे घोषित केले जाईल असे इतर जलमार्ग; आणि

(v) राज्य सरकारद्वारे अधिकृत राजपत्रात अधिसूचनेद्वारे घोषित केले जाणारे इतर जलमार्ग.

४.१४."आंतरभरती जमीन (भरती-ओहोटीच्या प्रभावाखालील जमीन)" ही किना-यावरील अशी जमीन आहे, जी भरतीच्या वेळी पाण्याखाली असते आणि ओहोटीच्या वेळी उघडी पडते.

४.१५. "जेट्टी" म्हणजे समुद्रातील एक कृत्रिम रचना ज्याव्दारे प्रवासी आणि मालाची जहाजातून उतार करणे-चढ शक्य होते.

४.१६. " भाडेपट्टाधारक " म्हणजे खाजगी घटकासह, एखादी संस्था किंवा व्यक्ती, ज्याने महाराष्ट्र सागरी मंडळाशी भाडेपट्टा करार केला आहे .

४.१७. " मेरीटाइम क्लस्टर" म्हणजे भौगोलिकदृष्ट्या एकमेकांच्या जवळ असलेल्या आणि त्यांच्या क्रियाकलापांमध्ये समन्वय असलेल्या सागरी क्षेत्रातील कंपन्या, संस्था, व्यवसाय आणि इतर उद्योगातील घटकांचा समूह.

४.१८. " गौण खनिजे " मध्ये सागरी पायाभूत सुविधांच्या विकासादरम्यान उत्खनन केलेल्या माती, चिकणमाती, वाळू इत्यादी खनिजांचा समावेश होतो.

४.१९. "महाराष्ट्र सागरी मंडळाची जेट्टी" म्हणजे अशी जेट्टी जी महाराष्ट्र सागरी मंडळाच्या मालकीची असते आणि / किंवा मंडळाव्दारे परिचलित करण्यात येते.

४.२०. "MMDP- २०२३" म्हणजे हे धोरण, ज्यामध्ये राज्य सरकार वेळोवेळी सुधारणा करू शकते.

४.२१. "बहुउद्देशीय जेट्टी" म्हणजे विद्यमान प्रकल्पाची जेट्टी जी खाजगी गुंतवणूक करुन खाजगी पक्षाने बांधलेली किंवा नूतनीकरण केलेली किंवा आधुनिकीकरण केलेली आहे किंवा महाराष्ट्र सागरी मंडळाद्वारे त्रयस्थ पक्षाचा माल हाताळण्यासाठी खाजगी घटकाला भाड्याने दिली आहे.

४.२२. "ऑपरेटर" मध्ये सवलतधारक किंवा भाडेपट्टाधारक, जशी परिस्थिती असेल त्यानुसार, यांचा समावेश होतो.

४.२३. या धोरणांतर्गत " बंदर " म्हणजे भारतीय बंदरे अधिनयिम, १९०८ (१९०८ चा १५) कलम ४ च्या उप-कलम (१) च्या खंड (अ) अंतर्गत राज्य सरकारने अधिसूचित केलेले असे लहान बंदर. (Non-Major Port)

४.२४. " बंदर कर " म्हणजे भारतीय बंदरे अधिनियम, १९०८ (१९०८ चा १५) किंवा इतर कोणत्याही लागू कायद्यांतर्गत बंदराच्या सर्व किंवा कोणत्याही भागाचा वापर करण्यासाठी किंवा त्यामध्ये प्रवेश प्रदान करण्यासाठी देय मोबदला.

४.२५. "बंदर प्रकल्प" म्हणजे MMDP-२०२३ अधिसूचित झाल्यानंतर चढणावळ, उतरणावळ, मालाची ट्रान्स-शिपिंग यासह कोणत्याही आत येणा-या किंवा बाहेर जाणा-या मालाच्या हाताळणी करण्यासाठी किंवा प्रवासी

वाहतूक करण्यासाठी वॉटर-फ्रंट, अधिकारक्षेत्रातील पाणी आणि लगतच्या जमिनीच्या वापरासाठी बंदर हद्दीत असलेला कोणताही नवीन प्रकल्प.

४.२६. " रो-रो सेवा" म्हणजे जहाजातून माल किंवा प्रवाशांची रॅम्प व्दारे चढ-उतार करणे..

४.२७. "दरांची अनुसूची(Schedule of Rates)" म्हणजे विविध देय, कर , शुल्क, फी आणि वॉटरफ्रन्ट रॉयल्टीसह रॉयल्टी इत्यादी आणि राज्य सरकारने वेळोवेळी अधिसूचित केल्यानुसार ते कोणत्या दराने आकारले जातात याचा तपशील देणारी अनुसूची.

४.२८. "जहाज पुनर्वापर" म्हणजे धोकादायक आणि इतर सामग्रीची काळजी घेत, पुनर्प्रक्रिया आणि पुनर्वापरासाठी घटक आणि सामग्री पुनर्प्राप्त करण्यासाठी जहाजाच्या पुनर्वापराच्या सुविधेवर जहाज तोडण्याची क्रिया आणि त्यात साठवणूक तसेच घटक व सामग्रीवर त्याठिकाणी प्रक्रिया करणे यासारख्या संबंधित ऑपरेशन्सचा समावेश होतो, परंतु त्यांची पुढील प्रक्रिया किंवा विल्हेवाट स्वतंत्र सुविधांमध्ये नाही.

४.२९."जहाज पुनर्वापर सुविधा" म्हणजे असे परिभाषित क्षेत्र जे जहाज पुनर्वापरासाठी वापरलेले ठिकाण, यार्ड किंवा सुविधा आहे.

४.३०. "शिपयार्ड्स" म्हणजे समुद्रकिनाऱ्यावरील जहाज बांधणी किंवा जहाज दुरुस्तीसाठी नियुक्त केलेले क्षेत्र.

४.३१. " राज्य औद्योगिक धोरण" म्हणजे राज्य सरकारने वेळोवेळी अधिसूचित केलेले औद्योगिक धोरण.

४.३२. " वॉटर-फ्रंट " म्हणजे बंदराचा भाग असलेल्या पाण्यालगतचा समुद्रकिनारा.

४.३३. "वॉटर-फ्रंट रॉयल्टी" किंवा "WFR" म्हणजे दराची अनुसूची किंवा सवलत करार किंवा भाडेपट्टा करार यौकी जे लागू असेल त्यामध्ये निर्दिष्ट केल्यानुसार माल, कंटेनर, कार इत्यादी हाताळण्यासाठी आकारण्यात आलेली रॉयल्टी. ह्या धोरणांतर्गत WFR चा कोणताही संदर्भ म्हणजे MMDP २०२३ च्या अधिसूचनेपूर्वी लागू असलेले मासिक शुल्क, चढणावळ आणि उतरणावळ शुल्क आणि व्हार्फेज शुल्क असा अर्थ होईल.

५. MMDP-२०२३ ची व्याप्ती

MMDP- २०२३ हे धोरण सागरी क्षेत्राचा सर्वांगीण विकास व्हावा यासाठी त्याच्या सर्व उप-क्षेत्रांसाठी पुरेशा तरतुदी प्रदान करते. नवीन धोरणाची व्याप्ती खाली दिलेली आहे:

- बंदर प्रकल्प
- विद्यमान प्रकल्प
- कॅप्टिव्ह जेटी
- जोडणी पायाभूत सुविधा
- कोस्टल शिपिंग , अंतर्देशीय जलमार्ग
- ऑफ-शोअर/कोस्टल मनोरंजन आणि क्रूझ पर्यटन
- शिपयार्ड
- मरिना प्रकल्प
- जहाज पुनर्वापर सुविधा
- सागरी प्रकल्पांसाठी जमिनीचे मूल्यांकन आणि वाटप
- मुदतवाढीच्या वेळी मूल्यांकन आणि वाटप
- मालमत्ता मुद्रीकरण
- पाइपलाइन शुल्क/ वे लीव्ह शुल्क /इतर शुल्क /ड्राफ्ट प्रीमियम शुल्क
- बंदरावर आधारित औद्योगिक विकास
- कौशल्य विकास
- शाश्वत सागरी विकास
- मच्छीमारांना नुकसान भरपाई
- सागरी विकासासाठी प्रोत्साहने

MMDP- २०२३ अंतर्गत प्रकरणांमध्ये खालील विषयांचा समावेश आहे:

प्रकरण	वर्णन
बंदर प्रकल्प	बंदर प्रकल्पांच्या विकासासाठी आणि सुलभीकरणासाठी सुविधा देते.
विद्यमान प्रकल्प	विद्यमान प्रकल्पांसाठी मुदतवाढ, WFR पुनर्निर्धारित (रिसेट) करणे आणि विस्तारासाठी लाभ प्रदान करते.
कॅप्टिव्ह जेटी	कॅप्टिव्ह जेट्टींचा विकास आणि त्यांचा सवलतीचा कालावधी यासाठी तरतूद करते.
जोडणी पायाभूत सुविधा	प्रकल्पांसाठी रस्ते, रेल्वे आणि अंतर्देशीय जलमार्ग जोडणी सुधारण्यासाठी तरतूद करते.
कोस्टल शिपिंग आणि अंतर्देशीय जलमार्ग	कोस्टल शिपिंग आणि अंतर्देशीय जलमार्ग यांच्या विकासासाठी तरतूद करते.
ऑफ-शोअर/कोस्टल मनोरंजन	क्रूझ पर्यटन, फ्लोटेल्स, मासेमारी जहाजे, हाऊसबोट, उभयचर बस इत्यादींसाठी प्रोत्साहने देते.
शिपयार्ड	शिपयार्डचा विकास आणि सुलभीकरण यासाठी सुविधा पुरवते.
मरिना प्रकल्प	मरिना प्रकल्पांचा विकास आणि सुलभीकरण यासाठी सुविधा पुरवते.
जहाज पुनर्वापर सुविधा	जहाज पुनर्वापर सुविधांचा विकास आणि सुलभीकरण यासाठी सुविधा पुरविते.
सागरी प्रकल्पांसाठी जमिनीचे मूल्यांकन आणि वाटप	विद्यमान सरकारी जमीन आणि आंतरभरती जमिनीचे मूल्यांकन आणि वाटप करण्याची तरतूद करते.
मुदतवाढीच्या वेळी मूल्यांकन आणि वाटप	सागरी प्रकल्पांच्या मुदतवाढीच्या वेळी स्थावर मालमत्तेचे मूल्यांकन आणि वाटप यासाठी तरतूद करते.

प्रकरण	वर्णन
मालमत्ता मुद्रीकरण	महाराष्ट्र सागरी मंडळाच्या न वापरलेल्या आणि कमी वापरलेल्या जमिनी आणि मालमत्तेची ओळख आणि त्यांचे मुद्रीकरण यासाठी तरतूदी करते.
पाइपलाइन शुल्क/ वे लीव्ह शुल्क / इतर शुल्क /ड्राफ्ट प्रीमियम शुल्क	पाइपलाइन, वे लीव्ह, ऑप्टीकल फायबर केबल आणि महाराष्ट्र सागरी मंडळाच्या अधिकारक्षेत्रातील जमीन / पाण्याचा वापर यासाठी शुल्क (ड्राफ्ट प्रीमियम शुल्क) आकारण्यासाठी आधार आणि पद्धत यासाठी तरतूदी करते.
बंदरावर आधारित औद्योगिक विकास	किनारी क्षेत्र आणि सागरी क्लस्टर्सच्या सर्वांगीण विकासासाठी तरतूद करते.
कौशल्य विकास	कौशल्य विकासाद्वारे सुरक्षित आणि शाश्वत बंदरांच्या विकासास प्रोत्साहन देते आणि महाराष्ट्रात सागरी विद्यापीठाची स्थापना करण्याची तरतूद करते.
शाश्वत सागरी विकास	केंद्र शासनाने जारी केलेल्या हरीत सागर- ग्रीन पोर्ट मार्गदर्शक तत्त्वे किंवा इतर मार्गदर्शक तत्त्वांचे अनुपालन करण्यासाठी ऑपरेटरला प्रोत्साहन देते.
मच्छीमारांना नुकसान भरपाई	राज्य शासनाच्या लागू असलेल्या धोरणानुसार मच्छिमारांना भरपाईची तरतूद करते.
सागरी विकासासाठी प्रोत्साहने	सागरी प्रकल्प, क्रूझ पर्यटन आणि कोस्टल शिपींग यांना आर्थिक प्रोत्साहनांद्वारे सुविधा पुरवते.

भाग - ब

६. बंदर प्रकल्प

बंदरांच्या विकासामुळे औद्योगिक क्रियाकलापांना चालना मिळते. त्यामुळे त्यांच्यासाठी खासगी क्षेत्रातील गुंतवणूक आकर्षित करणे अत्यावश्यक आहे. बंदर प्रकल्पांची ओळख, संकल्पना आणि वाटप या धोरणात नमूद केलेल्या पध्दतीनुसार केले जाईल.

बंदर प्रकल्पांसाठीचे सवलत करार राज्य सरकारच्या मॉडेल सवलत करारानुसार असतील. या मॉडेल सवलत करारातील कोणत्याही विचलनासाठी राज्य सरकारची पूर्वपरवानगी आवश्यक असेल. बंदर प्रकल्पाच्या कार्यचालनासाठी तसेच सवलतर करारनामाधारकास बंदर प्रकल्पातून बाहेर पडण्यासाठी सवलत करारामध्ये तपशीलवार अटी आणि शर्ती नमूद करण्यात येतील.

६.१. बंदर प्रकल्पांच्या श्रेणी

(a) कॅप्टिव्ह जेटी व्यतिरिक्त, बंदर प्रकल्प हे खालील श्रेणींमध्ये वर्गीकृत केले जातील:

अ.क्र.	बंदर प्रकल्पाची श्रेणी	किमान स्थिर भांडवली गुंतवणूक (INR कोटी)	किमान माल हाताळणी क्षमता (MMTPA मध्ये)
१.	मायक्रो पोर्ट (Micro Port)	१०	१
२.	लहान बंदर (Small Port)	५०	१०
३.	मध्यम बंदर (Medium Port)	२५०	२५
४.	मोठे बंदर (Large Port)	७५०	५०
5.	मेगा पोर्ट (Mega Port)	३०००	१००

(b) याव्यतिरिक्त, एकदा कार्यान्वित झाल्यानंतर, मोठ्या आणि मेगा बंदरांना ३ वर्षांच्या कालावधीत खालील उत्पादकता मापदंडांचे पालन करणे देखील आवश्यक आहे:

S. क्र	विशेष	पात्रता घटक
१.	कंटेनर जहाजासाठी सरासरी TAT (कमाल)	३६ तास
२.	कोरड्या मालवाहू जहाजांसाठी सरासरी TAT (कमाल)	८४ तास
३.	सरासरी जहाज प्रतीक्षा वेळ (कमाल)	८ तास
४.	बर्थवर उपलब्ध सरासरी खोली (किमान)	१४ मीटर
५.	कंटेनर क्रेन हालचाली (किमान)	२० चाली/तास
६.	घनरुप कार्गो हाताळणी उत्पादकता (किमान)	३०० MT/तास
७.	द्रवरुप कार्गो डिस्चार्ज दर (किमान)	३०० MT/तास

(c) हे स्पष्ट केले जाते की कलम ६.१(a) आणि ६.१(b) मध्ये नमूद केलेले निकष कॅप्टिव्ह जेटी वगळता फक्त माल हाताळणाऱ्या बंदर प्रकल्पांना लागू होतील. प्रवासी वाहतूक हाताळणारे बंदर प्रकल्प राज्य सरकारच्या मान्यतेच्या अधीन महाराष्ट्र सागरी मंडळाद्वारे जारी केलेल्या तपशीलवार मार्गदर्शक तत्त्वांनुसार नियंत्रित केले जातील. कॅप्टिव्ह जेटी या धोरणाच्या प्रकरण-८ अंतर्गत करण्यात आलेल्या तरतूदींद्वारे नियंत्रित केल्या जातील.

(d) वर नमूद केल्याप्रमाणे बंदर प्रकल्पांचे वर्गीकरण किमान स्थिर भांडवली गुंतवणूक (Minimum Fixed Capital Investment) वर आधारित असेल.

(e) महाराष्ट्र सागरी मंडळ हे उच्चाधिकार समितीच्या मान्यतेने बंदर प्रकल्पांच्या विविध श्रेणींसाठी अतिरिक्त टप्पे तयार करेल. प्रत्येक बंदर प्रकल्पाला अशा टप्प्यांचे पालन करावे लागेल.

६.२. सवलत कालावधी किंवा भाडेपट्टा कालावधी:

खालील तक्त्यामध्ये सूचीबद्ध केलेल्या मॉडेलचा वापर करून ऑपरेटरद्वारे बंदर प्रकल्प विकसित केले जाऊ शकतात. यात स्पष्टता येण्याच्या उद्देशाने, इतर प्रकारचे सागरी प्रकल्प विकसित करण्याचे मॉडेल त्यांच्या सवलती/भाडेपट्टा कालावधीसह खाली देण्यात आले आहेत.

सार्वजनिक खाजगी भागिदारी (PPP) मॉडेल्स म्हणजे डिझाईन, बांधा, मालकी, वापरा आणि हस्तांतरित करा

(“DBOOT ”); पुनर्वसन करा, वापरा आणि हस्तांतरित करा (“ ROT”) तसेच, बांधा, वापरा, हस्तांतरित करा (“BOT”), इतरांसह.

प्रकल्पाचा प्रकार	विकासकाची जबाबदारी	लागू	सवलत/ भाडेपट्टा कालावधी	मुदतवाढीचा कालावधी
मायक्रो बंदर आणि लहान बंदर	नवीन बंदर प्रकल्प विकास	नवीन बंदर प्रकल्प आणि जेट्टी विकासासाठी सवलत/भाडेपट्टा मॉडेल	३० वर्षांपर्यंत	२० वर्षांपर्यंत
मध्यम बंदर आणि मोठे बंदर	नवीन बंदर प्रकल्प विकास	नवीन बंदर प्रकल्प आणि जेट्टी विकासासाठी सवलत/भाडेपट्टा मॉडेल	५० वर्षांपर्यंत	२० वर्षांपर्यंत
मेगा पोर्ट	नवीन बंदर प्रकल्प विकास	नवीन बंदर प्रकल्प आणि जेट्टी विकासासाठी सवलत/भाडेपट्टा मॉडेल	७० वर्षांपर्यंत	२० वर्षांपर्यंत
MMB जेट्टी	MMB जेट्टीचे पुनर्वसन आणि कार्यचालन	नवीन जेट्टी विकासासाठी सवलत/भाडेपट्टा मॉडेल	१५ वर्षांपर्यंत	१५ वर्षांपर्यंत
कॅप्टिव्ह जेटी	नवीन कॅप्टिव्ह जेट्टी विकास	जेट्टी विकासासाठी सवलत/भाडेपट्टा मॉडेल	३० वर्षांपर्यंत किंवा उद्योग अस्तित्वात असेपर्यंत	३० वर्षांपर्यंत (फक्त विद्यमान कॅप्टिव्ह जेटींसाठी)
शिपयार्ड	सुविधेची डिझाईन करा, बांधा आणि वापरा	सवलत/भाडेपट्टा मॉडेल	३० वर्षांपर्यंत	२० वर्षांपर्यंत

प्रकल्पाचा प्रकार	विकासकाची जबाबदारी	लागू	सवलत/ भाडेपट्टा कालावधी	मुदतवाढीचा कालावधी
जहाज पुनर्वापर	सुविधेची डिझाईन करा, बांधा आणि वापरा	सवलत/भाडेपट्टा मॉडेल	३० वर्षे	३० वर्षे
मरिना प्रकल्प	सुविधेची डिझाईन करा, बांधा आणि वापरा	सवलत/भाडेपट्टा मॉडेल	३० वर्षे	२० वर्षे
फ्लोटेल, हाउसबोट आणि सीप्लेन	स्वतःच्या जोखमीवर कार्यचालन आणि देखरेख करा	भाडेपट्टा मॉडेल	३० वर्षांपर्यंत	५ वर्षांपर्यंत

६.३. मुदतवाढीचे धोरण

(a) सवलत कालावधी किंवा भाडेपट्टा कालावधी, यथास्थिती लागू असेल तो, संपण्यापूर्वी एक वर्ष आधी ऑपरेटर सवलत कालावधी किंवा भाडेपट्टा कालावधीस मुदतवाढ मिळण्याची मागणी करु शकतो. बंदर प्रकल्पाच्या ऑपरेटरने त्याच्या डीपीआर मध्ये नमूद केलेल्या माल वाहतूक अंदाजाच्या ५०% मालवाहतूक करणे, १००% गुंतवणूक करणे, कामाचा वाव आणि मास्टर प्लॅनची पूर्तता करणे या अटींची पूर्तता करण्याच्या अधीन राहून, बंदर प्रकल्पांसाठी सवलत कालावधी किंवा भाडेपट्टीचा कालावधी वरील कलम ६.२ मध्ये तक्त्यात प्रदान केलेल्या कालावधीसाठी वाढविला जाऊ शकतो. ही मुदतवाढ राज्य सरकारच्या मान्यतेच्या अधीन राहून देण्यात येईल.

(b) डीपीआर मध्ये नमूद केलेला माल वाहतूकीचा अंदाज, गुंतवणूक, कामाचा वाव आणि मास्टर प्लॅन याबाबत बंदर प्रकल्पाची प्रगती दर्शविणारा त्रैमासिक अहवाल ऑपरेटर महाराष्ट्र सागरी मंडळाला सादर करेल. प्रत्येक बंदर प्रकल्प त्याच्या डीपीआरचे पालन करत आहे किंवा कसे, याचे मूल्यमापन करण्यासाठी महाराष्ट्र सागरी मंडळ दरवर्षी प्रत्येक बंदर प्रकल्पाचा आढावा घेईल.

(c) कलम ६.२ मधील तक्त्यामध्ये निर्दिष्ट केलेल्या कालावधीच्या पलीकडे द्यावयाची कोणतीही मुदतवाढ ही

फक्त उच्चाधिकार समिती (HPC) च्या परवानगीने देण्यात यावी. कोणतीही अनुज्ञेय मुदतवाढ समाविष्ट करुन मंजूर करण्यात आलेला सवलत कालावधी किंवा लीज कालावधी संपल्यानंतर, बंदर प्रकल्प महाराष्ट्र सागरी मंडळ/राज्य सरकार कडे हस्तांतरित केला जाईल. महाराष्ट्र सागरी मंडळ/राज्य सरकार बंदर प्रकल्प चालवेल आणि पारदर्शक व स्पर्धात्मक बोली प्रक्रियेद्वारे अशा बंदर प्रकल्पांच्या टर्मिनलचे वाटप करेल.

६.४. वॉटर फ्रन्ट रॉयल्टी

बंदर प्रकल्पांकरिता वॉटर-फ्रंट रॉयल्टी (" **WFR** ") आणि त्याची वाढ ही त्यांच्या सवलतीच्या करारानुसार किंवा भाडेपट्टी करारानुसार, जे लागू असेल त्याप्रमाणे, लागू होईल.

६.५. विस्तारासाठी WFR पुनर्निर्धारित (रीसेट) करणे

(a) जर बंदर प्रकल्पांचे ऑपरेटर प्रारंभिक डीपीआरमध्ये नमूद केल्याप्रमाणे माल वाहतूक अंदाज, कामाचा वाव आणि मास्टर प्लॅन पूर्ण करतील आणि नंतर डीपीआर मधील कामाचा प्रारंभिक वाव पूर्ण करण्यासाठी आवश्यक असलेल्या FCI च्या किमान २५% गुंतवणूक करून त्यांच्या सुविधेचा विस्तार करतील, तर विस्तारित सुविधेसाठीचा **WFR** हा ज्या वर्षी विस्तारित सुविधेने अतिरिक्त माल हाताळण्यास सुरुवात केली त्या वर्षी रीसेट केले जाईल. असा पुनर्निर्धारित केलेला **WFR** हा बंदर प्रकल्पाच्या विस्तारामुळे निर्माण होणाऱ्या फक्त अतिरिक्त मालहाताळणीसाठी लागू होईल.

(b) बंदर प्रकल्पाच्या सवलत करार किंवा भाडेपट्टा करारामध्ये पहिल्या वर्षासाठी निर्दिष्ट केलेल्या WFR च्या समतुल्य रकमेवर WFR रीसेट केला जाईल. अतिरिक्त मालवाहतूकीसाठी हे रीसेट केलेले WFR पहिल्या १५ वर्षांसाठी प्रत्येक वर्षी २०% ने वाढवले जाईल. त्यानंतर, १६ व्या वर्षापासून पुढे WFR प्रत्येक ५ व्या आर्थिक वर्षी ३% ने वाढवले जाईल.

(c) सवलतीच्या कालावधीत किंवा भाडेपट्टा कालावधी दरम्यान हाती घेतलेल्या बंदर प्रकल्पाच्या केवळ दोन (२) विस्तारांसाठी WFR चे रीसेट करण्याची परवानगी असेल .

६.६. बंदराचे कामकाज

ऑपरेटरला पूर्ण-सेवा प्रकल्प म्हणून बंदर प्रकल्प चालवण्याची किंवा सवलत करार / भाडेपट्टा करारांतर्गत त्याच्या जबाबदाऱ्या अंमलात आणण्यासाठी, सवलत कालावधी किंवा भाडेपट्टा कालावधी दरम्यान उप-सवलत/उप-

भाडेपट्टा करार करण्याची परवानगी दिली जाईल. तथापि, उप-सवलत करारनामाधारकांव्दारे/उप-भाडेपट्टेदारांद्वारे केलेली कोणतीही कृत्ये, वगळणे, निष्काळजीपणा, चूक किंवा उल्लंघनासाठी ऑपरेटर हे पूर्णपणे जबाबदार राहतील, जणू काही असे उल्लंघन, कृती, वगळणे, निष्काळजीपणा किंवा चूक ही ऑपरेटर किंवा त्याच्या एजंट किंवा कामगार द्वारे झाली असेल, असे समजण्यात येईल. सवलतीच्या कालावधीत किंवा भाडेपट्टीच्या कालावधीत, जसे की परिस्थिती असेल त्याप्रमाणे, उप-सवलत/उप-भाडेपट्टा करार करण्यासाठी ऑपरेटरला राज्य सरकारची परवानगी आवश्यक असेल.

६.७. संकीर्ण

(a) बंदरे, नौवहन आणि जलमार्ग मंत्रालयाने प्रोत्साहन दिलेल्या कोणत्याही मोठ्या बंदरात महाराष्ट्र सागरी मंडळाद्वारे जास्तीत जास्त इक्विटी सहभाग पेड-अप भांडवलाच्या ७६% पर्यंत असू शकतो. महाराष्ट्र सागरी मंडळाच्या इक्विटी सहभागाचे प्रमाण एकूण प्रकल्प खर्चाच्या प्रमाणात परिगणित केले जाईल.

(b) MMB स्वतःचे सागरी प्रकल्प, जेटी इत्यादी विकसित करू शकते.

(c) MMDP-२०२३ अंतर्गत प्रकल्पांसाठी राज्य शासन / किंवा त्याच्या प्राधिकरणे / संस्था यांच्या मार्फत परवाने आणि ना हरकत प्रमाणपत्रे जारी करण्याकरीता एक खिडकी योजना (Single Window) राबविण्यात येईल. याबाबतची कार्यपध्दती महाराष्ट्र सागरी मंडळाकडून सुनिश्चित करण्यात येईल.

६.८. वाटपासाठी कार्यपद्धती

निविदाकाराला बंदर प्रकल्पाचे वाटप खालील पद्धतीने खरेदी प्रक्रियेद्वारे केले जाईल:

(a) जेथे प्रकल्प महाराष्ट्र सागरी मंडळाद्वारे निश्चित केला जाईल, तेथे पारदर्शक निविदा प्रक्रिया अवलंबली जाईल.

(b) जेथे विकासकाद्वारे प्रकल्प निश्चित केला जाईल तेव्हा,

i) प्रकल्प विकसक/प्रवर्तक खाजगी संस्था असल्यास, स्विस चॅलेंज मार्गाचा अवलंब केला जाऊ शकतो.

ii) प्रकल्प विकसक सरकारी संस्था/घटक इत्यादी असल्यास, थेट नामांकन केले जाऊ शकते.

७. विद्यमान प्रकल्प

७.१. MMDP २०२३ अंतर्गत अन्यथा प्रदान केल्याशिवाय, सवलतीचा कालावधी किंवा भाडेपट्टीचा कालावधी वगळता विद्यमान प्रकल्पांसाठी अटी व शर्ती, यथास्थिती, त्यांच्या सवलत करारानुसार किंवा भाडेपट्टा करारानुसार असतील.

७.२. विद्यमान प्रकल्पांसाठी सवलत कालावधी किंवा लीज कालावधी हा कलम ६.२ मध्ये प्रदान केल्याप्रमाणे असेल. विद्यमान प्रकल्पांचा सवलत कालावधी किंवा भाडेपट्टा कालावधी निश्चित करण्याच्या मर्यादित हेतूसाठी, विद्यमान प्रकल्पांचे वर्गीकरण कलम ६.१(a) मध्ये देण्यात आलेल्या तक्त्यानुसार केले जाईल.

७.३. विस्तार धोरण

(a) सवलत कालावधी किंवा भाडेपट्टा कालावधी, यथास्थिती लागू असेल तो, संपण्यापूर्वी एक वर्ष आधी ऑपरेटर सवलत कालावधी किंवा भाडेपट्टा कालावधीस मुदतवाढ मिळण्याची मागणी करु शकतो. बंदर प्रकल्पाच्या ऑपरेटरने त्याच्या डीपीआर मध्ये नमूद केलेल्या माल वाहतूक अंदाजाच्या ५०% मालवाहतूक करणे, १००% गुंतवणूक करणे, कामाचा वाव आणि मास्टर प्लॅनची पूर्तता करणे या अटींची पूर्तता करण्याच्या अधीन राहून, बंदर प्रकल्पांसाठी सवलत कालावधी किंवा भाडेपट्टीचा कालावधी वरील कलम ६.२ मध्ये तक्त्यात प्रदान केलेल्या कालावधीसाठी वाढविला जाऊ शकतो. ही मुदतवाढ राज्य सरकारच्या मान्यतेच्या अधीन राहून देण्यात येईल. विद्यमान प्रकल्पांच्या सवलत कालावधी किंवा भाडेपट्टा कालावधीला द्यावयाची मुदतवाढ निश्चित करण्याच्या मर्यादित हेतूसाठी, विद्यमान प्रकल्पांचे वर्गीकरण कलम ६.१(a) मध्ये देण्यात आलेल्या तक्त्यानुसार केले जाईल.

(b) MMDP-२०२३ अधिसूचित झाल्याच्या तारखेपासून, विद्यमान प्रकल्पाचा ऑपरेटर त्याच्या डीपीआर मध्ये नमूद केलेला माल वाहतूकीचा अंदाज, गुंतवणूक, कामाचा वाव आणि मास्टर प्लॅन याबाबत विद्यमान बंदर प्रकल्पाची प्रगती दर्शविणारा त्रैमासिक अहवाल महाराष्ट्र सागरी मंडळाला सादर करेल. प्रत्येक विद्यमान बंदर प्रकल्प त्याच्या डीपीआरचे पालन करत आहे किंवा कसे, याचे मूल्यमापन करण्यासाठी महाराष्ट्र सागरी मंडळ दरवर्षी प्रत्येक बंदर प्रकल्पाचा आढावा घेईल.

(c) कलम ७.३ (a) मध्ये निर्दिष्ट केलेल्या कालावधीच्या पलीकडे द्यावयाची कोणतीही मुदतवाढ ही फक्त उच्चाधिकार समिती (HPC) च्या परवानगीने देण्यात यावी. कोणतीही अनुज्ञेय मुदतवाढ समाविष्ट करुन मंजूर करण्यात आलेला सवलत कालावधी किंवा लीज कालावधी संपल्यानंतर, विद्यमान प्रकल्प महाराष्ट्र सागरी

मंडळ/राज्य सरकार कडे हस्तांतरित केला जाईल. महाराष्ट्र सागरी मंडळ/राज्य सरकार विद्यमान प्रकल्प चालवेल आणि पारदर्शक व स्पर्धात्मक बोली प्रक्रियेद्वारे अशा विद्यमान प्रकल्पांच्या टर्मिनलचे वाटप करेल..

७.४. वॉटर फ्रंट रॉयल्टी

(a) कॅप्टिव्ह जेटी वगळता, विद्यमान प्रकल्पांसाठी वॉटर-फ्रंट रॉयल्टी आणि त्याची वाढ त्यांच्या सवलत करार किंवा भाडेपट्टा करारानुसार असेल.

(b) जेथे, प्रकल्पाच्या कार्यचालनाच्या १५ व्या वर्षाच्या शेवटी WFR पुनर्निर्धारित करण्याची गरज आहे (सवलत करार किंवा भाडेपट्टा करारामध्ये) आणि त्याबाबत निर्णय आवश्यक आहे, अशा प्रकरणांमध्ये, विद्यमान प्रकल्पांसाठी WFR हा कार्यचालनाच्या १६ व्या वर्षाच्या प्रारंभापासून पुढे प्रत्येक ५व्या आर्थिक वर्षी ३% ने वाढविण्यात येईल.

(c) कलम ७.४(a) आणि ७.४(b) अंतर्गत काहीही प्रदान केले असले तरी, विद्यमान बहुउद्देशीय जेटी, महाराष्ट्र सागरी मंडळाच्या जेटी इत्यादींवर आणि ITZ जमिनीवर हाताळल्या जाणा-या मालवाहतूकीसाठी, WFR हा दरांच्या अनुसूचीनुसार असेल. दरांच्या अनुसूचीमधील WFR हा १ एप्रिलपासून लागू होऊन प्रत्येक ५व्या आर्थिक वर्षी ३% ने वाढविण्यात येईल.

७.५. विस्तारासाठी WFR पुनर्निर्धारित (रीसेट) करणे

(a) जर विद्यमान प्रकल्पांचे ऑपरेटर प्रारंभिक डीपीआरमध्ये नमूद केल्याप्रमाणे माल वाहतूक अंदाज, कामाचा वाव आणि मास्टर प्लॅन पूर्ण करत असतील आणि नंतर डीपीआर मध्ये नमूद कामाचा प्रारंभिक वाव पूर्ण करण्यासाठी आवश्यक असलेल्या स्थिर भांडवली गुंतवणूकीच्या किमान २५% गुंतवणूक करून त्यांच्या सुविधेचा विस्तार करतील तर, अशा विस्तारित सुविधेसाठी लागू होणारा WFR हा ज्या वर्षी विस्तारित सुविधेने अतिरिक्त माल हाताळण्यास सुरुवात केली असेल, त्या वर्षी रीसेट केला जाईल. रिसेट केलेला WFR हा विद्यमान प्रकल्पाच्या विस्तारामुळे निर्माण होणाऱ्या फक्त अतिरिक्त मालाकरिता लागू होईल.

(b) विद्यमान प्रकल्पासाठीच्या सवलत करार किंवा भाडपेट्टा करारामध्ये पहिल्या वर्षासाठी निर्दिष्ट केलेल्या WFR च्या समतुल्य रकमेइतका असा WFR रीसेट केला जाईल. अतिरिक्त कार्गोसाठी करण्यात आलेला हा रीसेट WFR पहिल्या १५ वर्षांसाठी प्रत्येक वर्षी २०% ने वाढवला जाईल. त्यानंतर, १६ व्या वर्षाच्या प्रारंभापासून,

पुढे प्रत्येक ५व्या आर्थिक वर्षी ३% ने वाढविण्यात येईल.

(c) सवलत कालावधी किंवा भाडेपट्टा कालावधी दरम्यान हाती घेतलेल्या विद्यमान बंदर प्रकल्पाच्या केवळ २ विस्तारांसाठी WFR चे रीसेट करण्याची परवानगी असेल.

(d) विद्यमान सवलत करारामध्ये काहीही नमूद असले तरी, केवळ "कंटेनर" च्या बाबतीत व्यावसायिक कार्यचालन सुरू होण्याची तारीख ही बंदरावर कंटेनर हाताळण्यासाठी प्रथम सीमाशुल्क अधिसूचना जारी करण्याची तारीख असेल.

७.६. बंदराचे कामकाज

ऑपरेटरला विद्यमान प्रकल्प पूर्ण-सेवा प्रकल्प म्हणून चालवण्याची किंवा सवलत करार / भाडेपट्टा करारांतर्गत त्याच्या जबाबदाऱ्या अंमलात आणण्यासाठी, सवलत कालावधीच्या निर्वाहादरम्यान उप-सवलत/उप-भाडेपट्टा करार स्वाक्षांकित करण्याची परवानगी दिली जाईल. तथापि, उप-सवलत करारनामाधारकांव्दारे/उप-भाडेपट्टेदारांद्वारे केलेली कोणतीही कृत्ये, वगळणे, निष्काळजीपणा, चूक किंवा उल्लंघनासाठी ऑपरेटर हे पूर्णपणे जबाबदार राहतील, जणू काही असे उल्लंघन, कृती, वगळणे, निष्काळजीपणा किंवा चूक ही ऑपरेटर किंवा त्याच्या एजंट किंवा कामगार द्वारे झाली असेल, असे समजण्यात येईल. सवलतीच्या कालावधीत किंवा भाडेपट्टयाच्या कालावधीत, यथास्थिती असेल ते, उप-सवलत/उप-भाडेपट्टा करार करण्यासाठी ऑपरेटरला राज्य सरकारची परवानगी आवश्यक असेल.

८. कॅप्टिव्ह जेटी

बंदरावर आधारित उद्योगांना आयात-निर्यात (एक्झिम) मालाची मोठ्या प्रमाणात वाहतूक करावी लागते. हे सुलभ करण्यासाठी, महाराष्ट्र सागरी मंडळ अशा उद्योगांना त्यांच्या मालाची वाहतूक सुरळीतपणे करण्यासाठी कॅप्टिव्ह जेटी बांधण्यासाठी परवानगी देते.

८.१. महाराष्ट्र सागरी मंडळ, राज्य सरकारच्या मान्यतेने, उद्योगांना कॅप्टिव्ह जेटी विकसित करण्यासाठी नामांकनाव्दारे प्रकल्प प्रदान करेल, जर ते खालील पात्रता निकष पूर्ण करत असतील:

(a) बंदर आधारित उद्योगाचा प्रकल्प हा त्या वेळी लागू असलेल्या महाराष्ट्र औद्योगिक धोरणांतर्गत श्रेणीनुसार मोठा उद्योग किंवा त्याहून अधिक अशा व्याख्येनुसार पात्र असणे आवश्यक आहे.

(b) उद्योगाने आवश्यक त्या सर्व परवानग्या प्राप्त केल्या आहेत.

(c) उद्योग पूर्णपणे कार्यरत असणे आवश्यक आहे.

(d) प्रस्तावित किंवा येऊ घातलेल्या उद्योगांच्या बाबतीत, उद्योगाने आर्थिक आकृतिबंध (फायनान्शियल क्लोजर) प्राप्त करणे आवश्यक आहे.

८.२. कलम ८.१(c) आणि ८.१(d) मध्ये काहीही असले तरी, जेथे उद्योगाने आर्थिक आकृतिबंध (फायनान्शियल क्लोजर) प्राप्त केले नसेल परंतु तो उद्योग कलम ८.१(a) आणि ८.१(b) मध्ये नमूद केलेल्या निकषांची पूर्तता करीत असेल तर, अशा उद्योगाला कॅप्टिव्ह जेटी विकसित करण्यासाठी महाराष्ट्र सागरी मंडळ तात्पुरती परवानगी देऊ शकते.

८.३. सवलत कालावधी किंवा भाडेपट्टा कालावधी:

a) MMDP-२०२३ अधिसूचित झाल्यानंतर बांधण्यात आलेल्या कॅप्टीव्ह जेट्टींसाठी, उच्चाधिकार समितीने निश्चित केलेला किमान हमी माल (Minimum Guaranteed Cargo) सवलतधारकाने प्राप्त करण्याच्या अटीस अधीन राहून, सवलत कालावधी हा ३० वर्षे किंवा उद्योग असेपर्यंत, यापैकी जे नंतर घडेल तितका असेल.

b) विद्यमान कॅप्टिव्ह जेट्टींसाठी सवलतीचा कालावधी किंवा भाडेपट्टीचा कालावधी ३० वर्षांपर्यंत वाढविण्यात येईल आणि अशी मुदतवाढ ही मुदतवाढीच्या प्रत्येक वर्षासाठी करारनामाधारकाने किमान आश्वासित कॅप्टिव्ह कार्गो (" MACC ") चे पालन करणाच्या अधीन असेल.

c) किमान आश्वासित कॅप्टिव्ह कार्गो हा सवलत कालावधीच्या शेवटच्या पाच वर्षांमध्ये कॅप्टिव्ह जेट्टी ऑपरेटरद्वारे हाताळलेल्या कार्गोचे वार्षिक सरासरी प्रमाण आहे.

d) सवलत कालावधी किंवा भाडेपट्टा कालावधी संपण्याच्या एक वर्ष आधी ऑपरेटरकडून मंजूरी मागितली जाईल.

८.४. वॉटरफ्रन्ट रॉयल्टी (WFR)

(a) कॅप्टिव्ह जेट्टींव्दारे हाताळल्या जाणा-या मालासाठी WFR हा दरांच्या अनसूचीनुसार असेल.

(b) दरांची अनुसूची प्रत्येक ५ व्या आर्थिक वर्षी ३% ने वाढवली जाईल आणि ती १ एप्रिल रोजी लागू होईल.

(c) कॅप्टिव्ह जेटींच्या इष्टतम वापराच्या शक्यतेचा शोध घेण्यासाठी महाराष्ट्र सागरी मंडळ हे राज्य सरकारच्या मान्यतेने स्वतंत्र मार्गदर्शक तत्त्वे तयार करेल.

८.५. संकीर्ण

(a) या धोरणामध्ये काहीही नमूद असले तरी, कॅप्टिव्ह जेटी ह्या प्रकरणातील तरतूदींनुसार नियंत्रित केल्या जातील. MMDP २०२३ अंतर्गत अन्यथा प्रदान केल्याशिवाय, विद्यमान कॅप्टिव्ह जेट्टींसाठीच्या अटी व शर्ती त्यांच्या करारानुसार असतील.

(b) ज्याबाबतीत विद्यमान कॅप्टिव्ह जेट्टीसाठीचा सवलत कालावधी किंवा भाडेपट्टीचा कालावधी हा पूर्वी संपुष्टात आला असेल किंवा MMDP- २०२३ ची अधिसूचना निर्गमित होण्याच्या तारखेपासून सहा (६) महिन्यांच्या कालावधीत संपुष्टात येणार असेल, त्याबाबतीत महाराष्ट्र सागरी मंडळ हे राज्य शासनाच्या मान्यतेने, MMDP- २०२३ च्या अधिसूचनेच्या तारखेपासून ६ महिने किंवा सवलत कालावधी किंवा लीज कालावधी

संपल्याच्या तारखेपासून सहा (६) महिने, यापैकी जे नंतर असेल, त्या कालावधीत मुदतवाढीची किंवा वाटपाची प्रक्रिया पूर्ण करेल.

९. जोडणी पायाभूत सुविधा

ह्या प्रकरणामध्ये, विद्यमान प्रकल्प आणि बंदर प्रकल्पांसाठी रस्ते आणि रेल्वे जोडणी तसेच अंतर्देशीय जलमार्गांच्या विकासाद्वारे हिंटरलँडशी जोडणीच्या विकासासाठी महत्त्वाच्या तरतुदी प्रदान करण्यात आल्या आहेत.

९.१. रेल्वे जोडणी

a) मेगा पोर्ट प्रकल्प वगळता, सर्व बंदर प्रकल्पांना राज्य सरकार हे राज्य / केंद्र सरकारने जारी केलेल्या नवीनतम धोरणांनुसार रेल्वे जोडणी उपलब्ध करुन देईल.

b) ग्रीनपोर्ट मेगा पोर्ट प्रकल्पांच्या बाबतीत, रेल्वे जोडणी प्रकल्प हे राज्य/ केंद्र सरकारने जारी केलेल्या धोरणांनुसार विशेष हेतू वाहन (SPV) च्या माध्यमातून राबविण्यात येतील.

९.२. रस्ता जोडणी

राज्य शासन हे राज्य / केंद्र सरकारने जारी केलेल्या नवीनतम धोरणांनुसार बंदराच्या हद्दीपासून नजीकच्या राष्ट्रीय महामार्ग/ राज्य महामार्ग पर्यंत रस्ते जोडणी उपलब्ध करुन देईल.

९.३. अंतर्देशीय जलवाहतूक जोडणी

अनेक नद्या आणि किनारपट्टीवरील विविध खाड्या, उपसागर आणि सामुद्रधुनी याव्दारे राज्याच्या अंतर्देशीय जलमार्गांद्वारे मालवाहतूक करण्याची अंतर्निहित क्षमता दर्शविते. अशा खाड्या, उपसागर आणि सामुद्रधुनी अंतर्देशीय जलमार्गांद्वारे बंदरांशी जोडणे हे महाराष्ट्रातील बंदरांच्या निर्वासन पायाभूत सुविधांमध्ये सुधारणा करण्यासाठी महत्त्वपूर्ण ठरेल. त्यामुळे, राज्य सरकार अंतर्देशीय जलमार्गांच्या विकासास आणि राज्यातील बंदरांशी त्यांचे एकीकरण करण्यास प्रोत्साहन देईल.

सामाजिक आणि पर्यावरणीय प्रभाव मूल्यांकन तसेच व्यावसायिक आकर्षण, पर्यटन क्षमता, प्रवासी आणि मालवाहतूक सुलभता इत्यादींच्या आधारावर महाराष्ट्र सागरी मंडळ हे अंतर्देशीय जलमार्ग मार्ग निश्चित करेल आणि त्यांचा प्राधान्यक्रम ठरवेल. महाराष्ट्रातील निश्चित केले जाणारे जलमार्ग (नद्या आणि खाड्या) अंतर्देशीय/रिव्हर-सी जलयानांसाठी नौवहनास सुयोग्य केले जातील आणि राज्य सरकार अशा जलमार्गांच्या परिसरात उद्योग उभारण्यास प्रोत्साहन देईल. महाराष्ट्रातील अंतर्देशीय जलमार्ग वाहतुकीच्या (" **IWT** ") विकासासाठी मुख्य धोरणात्मक तरतूदी कलम १०.२ मध्ये प्रदान केल्या आहेत.

याव्यतिरिक्त, गृह विभाग (परिवहन आणि बंदरे), महाराष्ट्र शासन हे उच्चाधिकार समितीच्या मान्यतेने अंतर्देशीय जलमार्गांसाठी धोरण तयार करू शकतात.

भाग - क

१०. कोस्टल शिपिंग आणि अंतर्देशीय जलमार्ग

१०.१. कोस्टल शिपिंग

कोस्टल शिपिंग हे वाहतुकीचे पर्यायी माध्यम आहे जे राज्यातील अपु-या बंदर जोडणीच्या समस्यांचे निराकरण करू शकते. उच्च औद्योगीकरण आणि प्रचंड प्रमाणात कृषी उत्पादनांमुळे कोस्टल शिपिंगचा वापर करून मालवाहतूकीची मोठी क्षमता आहे. शिवाय, महाराष्ट्राला असंख्य खाड्यांसह लांब किनारा असल्यामुळे, कोस्टल शिपींग लोकांसाठी वाहतूकीचे एक प्रभावी माध्यम म्हणून विकसित होऊ शकते.

(a) मालवाहतूकीसाठी कोस्टल शिपिंग

महाराष्ट्रातील कोस्टल शिपिंगला प्रोत्साहन देण्यासाठी राज्य सरकार पुढील उपाययोजना करेल:

(i) राज्याचे औद्योगिक धोरण किफायतशीर आणि पर्यावरणास अनुकूल वाहतुकीचे साधन म्हणून कोस्टल शिपींगच्या महत्त्व आणि उपयुक्ततेवर भर देईल. कच्चा माल आणि तयार उत्पादनांची वाहतूक करण्यासाठी कोस्टल शिपिंगचा वापर करण्यासाठी ते उद्योगांना प्रोत्साहन देखील देऊ शकते.

(ii) कोस्टल शिपिंगसाठी समर्पित पायाभूत सुविधा उपलब्ध करून देण्यासाठी, राज्य सरकार, महाराष्ट्र सागरी मंडळासह, ऑपरेटर्सद्वारे कोस्टल बर्थच्या विकासास परवानगी देईल, जे फक्त नॉन-एक्झिम माल आणि प्रवासी हाताळतील.

(iii) बंदर प्रकल्प आणि विद्यमान प्रकल्पांमध्ये ग्रीन चॅनल सुविधा स्थापन करण्यासाठी राज्य सरकार, महाराष्ट्र सागरी मंडळासह, ऑपरेटर्सना प्रोत्साहित करेल. याला प्रोत्साहन देण्यासाठी, सवलत करार, भाडेपट्टा करार इत्यादींमध्ये पुरेशा तरतूदींचा समावेश केला जाईल.

(iv) राज्य सरकार महाराष्ट्रातील किंवा इतर कोणत्याही भारतीय बंदरातून कोस्टल शिपिंगद्वारे नॉन-कॅप्टिव्ह मालाच्या वाहतूकीसाठी WFR वर ५०% सवलत देईल.

(v) महाराष्ट्रात रो-रो/ रो-पॅक्स जलवाहतूकीसाठी वापरल्या जाणा-या डिझेलवरील (High Flash High Speed Diesel) व्हॅट मधून राज्य सरकार सूट देईल.

(b) प्रवासी वाहतूकीसाठी कोस्टल शिपिंग

(i) महाराष्ट्र सागरी मंडळ हे कॅटामरान/ हॉवरक्राप्ट/ रो-रो सेवा/ फेरी सेवा यांची क्षमता असलेल्या जलमार्गाचे आरंभ आणि गंतव्य ठिकाणे निश्चित करेल.

(ii) महाराष्ट्र सागरी मंडळ अशा मार्गांच्या विकासासाठी सक्रियपणे शोध घेईल.

(iii) रो-रो सेवा/फेरी सेवांना राज्यातील वाहतूकीच्या इतर पद्धतींसह एकत्रित करण्यासाठी महाराष्ट्र सागरी मंडळ उपाययोजना देखील हाती घेईल.

(iv) प्रवासी वाहतूकीसाठी महाराष्ट्र सागरी मंडळ /ऑपरेटरद्वारे पायाभूत सुविधा विकसित केल्या जाऊ शकतात.

१०.२. अंतर्देशीय जल वाहतूक (IWT)

IWT हे वाहतूकीचे किफायतशीर आणि पर्यावरणपूरक साधन आहे ज्याचा वापर महाराष्ट्रातील माल आणि प्रवाशांच्या वाहतूकीसाठी केला जाऊ शकतो. IWT प्रकल्पांसाठी नौकानयन मार्ग, फ्लीट आणि टर्मिनल्सच्या पद्धतशीर विकासासाठी गुंतवणूकीची आवश्यकता आहे. IWT मध्ये गुंतवणूकीवर परतावा मिळण्यासाठी गर्भावस्थेचा कालावधी (Gestation Period) मोठा असल्याने प्रारंभिक सरकारी मदत अपरिहार्य आहे. IWT मध्ये असलेल्या मर्यादा आणि त्याच्या वाढीची क्षमता लक्षात घेऊन, राज्य सरकार प्रोत्साहन देईल:

- महाराष्ट्र सागरी मंडळासह, ऑपरेटरद्वारे नौकानयन जलमार्ग आणि टर्मिनल्सच्या विकासासाठी आणि देखभालीसाठी पायाभूत सुविधांची निर्मिती
- महाराष्ट्र सागरी मंडळासह, ऑपरेटर्सद्वारे IWT च्या ताफ्यात वाढ
- IWT क्षेत्रात खाजगी क्षेत्राचा सहभाग
- सुरुवातीच्या टप्प्यात ऑपरेटर, माल पाठवणारे आणि अंतिम वापरकर्त्यांना आर्थिक प्रोत्साहनाची तरतूद
- वाहतुकीच्या इतर पद्धतींऐवजी IWT चा अवलंब करण्याकडे कल वाढविण्यासाठी वापरकर्त्यांमध्ये अधिक जागरूकता

(a) महाराष्ट्रात अंतर्देशिय जलवाहतूकीचा (IWT) चा विकास

i) राज्य सरकार माल आणि प्रवाशांच्या वाहतूकीसाठी जलमार्ग म्हणून विकसित करता येईल असे विशिष्ट

मार्ग ओळखेल. यासाठी राज्य सरकारच्या सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या किनारी अभियंता शाखेची महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डामध्ये प्रतिनियुक्ती करण्यात येईल.

ii) विशेषत:, राज्य सरकार माल आणि प्रवाशांच्या वाहतूकीसाठी तसेच इतर सागरी प्रकल्पांसाठी खालील जलमार्ग विकसित करण्याचा प्रयत्न करेल:

- कल्याण-ठाणे-मुंबई जलमार्ग, वसई खाडी आणि उल्हास नदी प्रणाली;
- दाभोळ खाडी - वाशिष्ठी नदी प्रणाली;
- अंबा नदी;
- रेवदंडा खाडी — कुंडलिका नदी प्रणाली; आणि
- पालघर जिल्हा- वसई खाडी आणि वैतरणा खाडी
- ठाणे जिल्हा- उल्हास खाडी आणि पनवेल खाडी
- रायगड जिल्हा- बाणकोट खाडी आणि रेवदंडा खाडी
- रत्नागिरी जिल्हा- जयगड खाडी, भाट्ये खाडी आणि दाभोळ खाडी
- सिंधुदुर्ग जिल्हा- तेरेखोल खाडी, कर्ली खाडी, कालावल खाडी आणि विजयदुर्ग खाडी
- इतर कोणत्याही जलमार्गाला प्राधान्य दिले जाऊ शकते.

iii) ओळखलेल्या मार्गांसाठी खाली सूचीबद्ध केलेल्या क्षेत्रांमध्ये खाजगी क्षेत्राच्या सहभागास राज्य सरकार प्रोत्साहन देईल:

- माल आणि प्रवासी वाहतूकीसाठी जहाजांची मालकी आणि कार्यचालन
- नौकानयन मार्गांचा विकास आणि देखभाल
- यांत्रिकी माल हाताळणी प्रणालीची तरतूद आणि कार्यचालन
- नौकानयन उपकरणांची स्थापना आणि देखभाल
- बंदरवाटाड्या (पायलट) सेवांची तरतूद.

iv) प्रवासी वाहतूक, पर्यटन, आदरातिथ्य, करमणूक, मनोरंजन इत्यादी उद्देशाने मत्स्यव्यवसाय, वन, पोलीस, खारफुटी विभाग इ. यासारख्या इतर विभागांच्या सर्व जेट्टी (मालकीच्या, संचालित, इ.) चा इष्टतम वापर करण्याच्या शक्यतेचा महाराष्ट्र सागरी मंडळ प्रयत्न करेल आणि शोध घेईल.

v) महाराष्ट्र सागरी मंडळाद्वारे जारी केलेल्या मानक कार्यप्रणालीच्या अधीन राहून, सर्व जेट्टींचा (महाराष्ट्र सागरी मंडळाच्या मालकीच्या किंवा अन्यथा) २४x७ वापर करण्याची परवानगी दिली जाईल.

vi) जल रुग्णवाहिका सेवांसाठी जेट्टी विकसित करण्याकरिता येणारा पायाभूत सुविधा खर्च कमी करण्यासाठी,

महाराष्ट्र सागरी मंडळ जल रुग्णवाहिकांना विद्यमान पायाभूत सुविधा वापरण्याची परवानगी देईल.

(b) IWT क्षेत्राला सरकारी मदत

i) महाराष्ट्राच्या अखत्यारीतील अंतर्देशीय जलधीमध्ये अंशदान ठेव कामे करण्यासाठी आणि राज्य सरकारच्या परवानगीनुसार संबंधित प्रकल्प हाती घेण्यासाठी महाराष्ट्र सागरी मंडळ मध्ये एक समर्पित सेल तयार केला जाईल.

ii) IWT प्रकल्पांना अर्थसंकल्पीय तरतूद, बहुपक्षीय निधी आणि कर्ज निधीच्या मिश्रणाद्वारे वित्तपुरवठा केला जाईल.

११. ऑफ-शोर/ कोस्टल मनोरंजन

११.१. क्रूझ पर्यटन

वाढती मागणी आणि खर्च करण्यासाठी उपलब्ध असलेले उत्पन्न यामुळे पुढील दशकात भारतीय क्रूझ बाजारपेठेमध्ये आठ पटीने वाढ होण्याची क्षमता आहे. केंद्रीय स्तरावर, भारत सरकारने क्रूझ प्रवाशांच्या वाढीला चालना देण्यासाठी अनेक उपाययोजना केल्या आहेत. यामध्ये, देशभरातील पाच बंदरांवर (मुंबईसह) ई-व्हिसा सुविधा सुरू करणे; मुक्कामाच्या पहिल्या काही तासांसाठी सर्व मोठ्या बंदरांमध्ये एकसमान एकच दर आकारुन बंदर शुल्कात कपात; इतर गोष्टींबरोबरच देशांतर्गत क्रूझ जहाजांना संमिश्र बंदर शुल्कावर सवलत.

सध्या, गंगा, ब्रह्मपुत्रा, मांडोवी, वेस्ट कोस्ट कॅनॉल आणि ईस्ट कोस्ट कॅनॉल - फक्त ५ राष्ट्रीय जलमार्ग अंतर्देशीय क्रूझ पर्यटन उपलब्ध करुन देत आहेत. या क्षेत्रासमोरील काही आव्हानांमध्ये मर्यादित अंतर्देशीय टर्मिनल्स, नौकानयन मार्गात पुरेशा खोलीचा अभाव आणि खोलीची देखभाल, सुयोग्य जहाजांची मर्यादित उपलब्धता आणि अनेक भागधारकांमुळे मंजूरी मिळवण्यात येणा-या अडचणी यांचा समावेश आहे.

क्रूझ पर्यटनाला चालना देण्यासाठी राज्य सरकार पुढील उपाययोजना करेल:

(a) राज्य पर्यटन विभाग, जिल्हा आणि महानगरपालिका प्राधिकरण तसेच खाजगी क्षेत्राच्या सहभागाने क्रूझ सर्किटवर दीपगृहे आणि इतर पर्यटन आणि वारसा स्थळे विकसित केली जातील.

(b) क्रूझ ऑपरेटरना त्यांच्या क्रूझिंग सर्किट्समध्ये जलक्रीडा, किना-यावरील प्रेक्षणीय स्थळांची मार्गदर्शित टूर

यासारख्या पर्यटन क्रियाकलापांसाठी इतर ऑपरेटर्ससोबत भागीदारी करण्यासाठी सहाय्य प्रदान केले जाईल.

(c) महाराष्ट्रातील सर्व बंदरांवर/जेट्टींवर क्रूझ जहाजांना प्राधान्याने बर्थिंग दिले जाईल.

(d) आंतरराष्ट्रीय प्रवाशांसाठी क्रूझ टर्मिनल्सवर आंतरराष्ट्रीय स्तरावर स्वीकारल्या गेलेल्या नियमांचे पालन करुन इमिग्रेशन प्रक्रिया करण्यात येईल.

(e) महाराष्ट्रातील बंदरांना भेट देणाऱ्या सर्व क्रूझ लाइनर्सना देय असलेल्या बंदर करात २५% सवलत दिली जाईल.

(f) क्रूझ लाइन ग्राहकांना जारी केलेल्या तिकिटांसाठी प्रवासी करावर ७५% सवलत तीन वर्षांच्या कालावधीसाठी प्रदान केली जाईल.

(g) हे स्पष्ट करण्यात येते की, वर नमूद केलेले आर्थिक प्रोत्साहन केवळ क्रूझ लाइन जहाजांना लागू होईल आणि रो-रो, फेरी किंवा इतर नियमित प्रवासी सेवांना लागू होणार नाही.

११.२. फ्लोटल्स, हाऊसबोट आणि सीप्लेन

ऑफशोअर पर्यटन आणि प्रवास, जोडणी सुधारणे आणि अधिकारक्षेत्रातील पाण्याच्या इष्टतम वापरास प्रोत्साहन देण्याच्या उद्देशाने, महाराष्ट्र सागरी मंडळ हे महाराष्ट्राच्या किनारपट्टीवर आणि महाराष्ट्रातील इतर सर्व जलसाठ्यांमध्ये फ्लोटेल्स, सीप्लेन आणि हाऊसबोट चालविण्यास प्रोत्साहित करेल.

फ्लोटेल म्हणजे नद्या, तलाव, खाड्या, बंदरे, धरणे आणि किनारपट्टीवरील पाण्यावर तरंगणारी मनोरंजन आणि विश्रांतीची सुविधा आहे जिथे कोणत्याही प्रकारचे पेय किंवा खाण्यायोग्य पदार्थ पुरवले जाऊ शकतात किंवा नाही. फ्लोटेल्स नांगरलेली जहाजे किंवा फिरती जहाजे असू शकतात.

हाऊसबोट म्हणजे नद्या, तलाव, खाड्या, बंदर, धरणे आणि किनारी पाण्यावर तरंगणारा कोणताही परिसर किंवा परिसराचा भाग, जिथे कोणत्याही प्रकारचे पेय किंवा खाण्यायोग्य पदार्थांसह किंवा त्याशिवाय राहण्याची व्यवस्था केली जाते. हाऊसबोट हे नांगरलेले जहाज किंवा फिरते जहाज असू शकते.

सीप्लेन म्हणजे साधारणपणे, फक्त पाण्यावरून उड्डाण करण्यास आणि पाण्यावर उतरण्यास सक्षम असलेले विमान.

(a) फ्लोटेल्स, हाऊसबोट आणि सीप्लेनच्या विकासाला आणि कार्यचालना प्रोत्साहन देण्यासाठी, महाराष्ट्र सागरी मंडळ खालील उपायांचा अवलंब करेल:

i) आवश्यक असल्यास, नवीन फ्लोटेल्स, हाउसबोट आणि सीप्लेनसाठी भाडेपट्टीचा कालावधी ३० वर्षांपर्यंत असेल. हा भाडेपट्टा कालावधी ५ वर्षांपर्यंत वाढविला जाऊ शकतो.

ii) फ्लोटेल्स, हाऊसबोट आणि सीप्लेनच्या ऑपरेटरना त्यांच्या सर्किटमधील इतर ऑपरेटर्ससह पर्यटन क्रियाकलाप जसे की, जलक्रीडा, किना-यावरील प्रेक्षणीय स्थळांचे मार्गदर्शित टूर, याकरिता भागीदारी करण्यासाठी सहाय्य प्रदान केले जाईल.

iii) सर्व नवीन फ्लोटेल्स, हाऊसबोट आणि सीप्लेनद्वारे देय असलेल्या बंदर करावर २५% सवलत प्रदान केली जाईल.

iv) ग्राहकांना जारी केलेल्या तिकिटांसाठी प्रवासी करावर ७५% सवलत तीन वर्षांच्या कालावधीसाठी प्रदान केली जाईल.

(b) निविदाकाराला फ्लोटेलचे वाटप खालील पद्धतीने खरेदी प्रक्रियेद्वारे केले जाईल:

i) जेथे प्रकल्प MMB द्वारे ओळखला जातो, तेथे पारदर्शक निविदा प्रक्रिया अवलंबली जाईल.

ii) जेथे विकासकाद्वारे प्रकल्प ओळखला जातो,

- प्रकल्प विकसक/प्रवर्तक खाजगी संस्था असल्यास, स्विस चॅलेंज मार्ग अवलंबला जाऊ शकतो; आणि
- प्रकल्प विकसक सरकारी संस्था /घटक इत्यादी असल्यास, थेट नामांकन केले जाऊ शकते.

११.३. उभयचर बसेस, मासेमारी नौका, हार्बर/रिव्हर क्रूझ, फ्लोटींग कॉटेज

महाराष्ट्राची किनारपट्टी आणि अंतर्देशीय जलक्षेत्रात विविध प्रकारच्या क्रूझ आणि जमिनीवर तसेच पाण्यावर चालणा-या उभयचर बसेस सारख्या विश्रांतीच्या क्रियाकलापांसाठी एक समृद्ध केंद्र बनण्याची क्षमता आहे.

(a) मासेमारी करणाऱ्या नौका दिवसभर आपला व्यवसाय करत नाहीत. मच्छिमार समुदायाला त्यांचे उत्पन्न वाढवण्यासाठी तसेच किनारपट्टी व अंतर्देशीय जलक्षेत्रात मनोरंजन सेवांना प्रोत्साहन देण्यासाठी, अशा नौकांना खाली सूचीबद्ध केलेल्या अटींच्या अधीन राहून काम करण्याची परवानगी दिली जाऊ शकते:

i) प्रवासी/माल यांच्या नियमित वाहतूकीला अडथळा होणार नाही, हे लक्षात घेऊन अशा प्रकारच्या क्रियाकलापांसाठी सुविधा, जेटी, वेळ, क्षमता इ. महाराष्ट्र सागरी मंडळाद्वारे ठरवले जातील.

(b) रिव्हर / हार्बर क्रूझ हा आरामदायी प्रवासाचा एक प्रकार आहे जो प्रवाशांना महाराष्ट्राच्या किनारपट्टीवर किंवा अंतर्देशीय पाण्याच्या अनेक महत्त्वाच्या ठिकाणांवर घेऊन जातो. प्रवासी/माल यांच्या नियमित वाहतूकीला अडथळा होणार नाही हे लक्षात घेऊन अशा रिव्हर/ हार्बर क्रूझ पर्यटनांसाठी सुविधा, जेटी, वेळ, क्षमता इ. महाराष्ट्र सागरी मंडळाव्दारे ठरवले जातील.

(c) उभयचर बसेस, मासेमारी नौका, रिव्हर/ हार्बर क्रूझ आणि फ्लोटींग कॉटेज यांच्यासाठी महाराष्ट्र सागरी मंडळाव्दारे मानक कार्यप्रणाली/तपशीलवार मार्गदर्शक तत्त्वे अंतिम केली जातील आणि त्यास राज्य सरकारकडून मंजूरी दिली जाईल.

(d) प्रदेशातील पर्यटन क्षमता वाढविण्यासाठी, देशांतर्गत आणि आंतरराष्ट्रीय पर्यटकांना आकर्षित करण्यासाठी, रोजगाराच्या संधी निर्माण करण्यासाठी आणि स्थानिक अर्थव्यवस्थेला चालना देण्यासाठी राज्य सरकार महाराष्ट्राच्या खाडीकिनारी तरंगत्या कॉटेजच्या (फ्लोटींग कॉटेज) विकासास प्रोत्साहन देईल.

(e) उभयचर बसेस, मासेमारी नौका, रिव्हर/ हार्बर क्रूझ आणि फ्लोटींग कॉटेज यांना प्रोत्साहन देण्यासाठी राज्य सरकार पुढील उपाययोजना करेल:

   (i) उभयचर बसेस, मासेमारी नौका, हार्बर/ रिव्हर क्रूझ आणि फ्लोटींग कॉटेज ऑपरेटरना त्यांच्या सर्किटमधील इतर ऑपरेटर्ससह जलक्रीडा, समुद्रकिनाऱ्यावरील प्रेक्षणिय स्थळांची मार्गदर्शित टूर यासारख्या पर्यटन क्रियाकलापांसाठी भागीदारी करण्यासाठी सहाय्य प्रदान केले जाईल.

   (ii) उभयचर बसेस, मासेमारी नौका, रिव्हर/ हार्बर क्रूझ आणि फ्लोटींग कॉटेज द्वारे देय असलेल्या बंदर करावर २५% सवलत प्रदान केली जाईल.

   (iii) ग्राहकांना जारी केलेल्या तिकिटांसाठी प्रवासी करावर ७५% सवलत तीन वर्षांच्या कालावधीसाठी प्रदान केली जाईल.

   (iv) उपरोक्त (iii) मध्ये नमूद सवलती व्यतिरिक्त, दिव्यांगांना अतिरिक्त सवलती देण्याबाबतच्या शासनाच्या प्रचलित धोरणानुसार सवलती लागू होतील.

११.४ जुन्या पाणबुड्या आणि युद्धनौका यांचा पर्यटनासाठी वापर

सेवा कालावधी संपुष्टात आलेल्या (Decommissioned) पाणबुड्या आणि युद्धनौका यांचे ऐतिहासिक महत्त्व ओळखून, किनारी भागात पर्यटन वाढीला चालना देण्यासाठी राज्य सरकार अशा जुन्या पाणबुड्या आणि युद्धनौका यांचा वापर करण्यासाठी प्रोत्साहित करेल.

१२. शिपयार्ड

जहाजबांधणी आणि जहाज-दुरुस्ती उद्योगांना कुशल कामगार, संबंधित उद्योगांनजीक आणि इतर संबंधित सुविधा दिल्यास, महाराष्ट्रात त्यांची भरभराट होऊ शकते. राज्य सरकारने जहाज बांधणी आणि जहाज-दुरुस्ती उद्योग विकसित करण्यासाठी क्लस्टर-आधारित दृष्टीकोन स्वीकारला आहे.

१२.१ नवीन शिपयार्डसाठी भाडेपट्ट्याचा कालावधी ३० वर्षांपर्यंत असेल.

१२.२ डीपीआर अंतर्गत प्रदान केलेल्या कामाचा वाव आणि मास्टर प्लॅनच्या अनुपालनाच्या अधीन, विद्यमान आणि नवीन शिपयार्डसाठी भाडेपट्ट्याचा कालावधी २० वर्षांपर्यंत वाढविला जाऊ शकतो. ही मुदतवाढ राज्य सरकारच्या मान्यतेच्या अधीन असेल आणि भाडेपट्टा कालावधी संपण्याच्या एक वर्ष आधी ऑपरेटरकडून मागणी केली जाईल.

१२.३ शिपयार्डचा ऑपरेटर डीपीआर मध्ये नमूद केलेल्या कामाचा वाव आणि मास्टर प्लॅनच्या अनुषंगाने, शिपयार्ड प्रकल्पाच्या प्रगतीचे मोजमाप करणारा त्रैमासिक अहवाल महाराष्ट्र सागरी मंडळाकडे सादर करेल. प्रत्येक शिपयार्ड त्याच्या डीपीआर चे पालन करत आहे किंवा कसे, याचे मूल्यमापन करण्यासाठी महाराष्ट्र सागरी मंडळ दरवर्षी प्रत्येक शिपयार्डचा आढावा घेईल.

१२.४ शिपयार्ड प्रकल्पाचे निविदाकाराला वाटप पुढील पद्धतीने खरेदी प्रक्रियेद्वारे केले जाईल:

(a) जेथे प्रकल्प महाराष्ट्र सागरी मंडळाद्वारे ओळखला जाईल, तेथे पारदर्शक निविदा प्रक्रिया अवलंबली जाईल.

(b) जेथे विकासकाद्वारे प्रकल्प ओळखला जाईल,

  (i) प्रकल्प विकसक/प्रवर्तक खाजगी संस्था असल्यास, स्विस चॅलेंज मार्ग अवलंबला जाऊ शकतो; आणि

  (ii) प्रकल्प विकसक सरकारी संस्था/घटक इत्यादी असल्यास, थेट नामांकन केले जाऊ शकते.

१३. मरिना प्रकल्प

मुंबई प्रदेश २०० हून अधिक यॉटस् आणि स्पीडबोट्सची सेवा पुरवतो जे त्याच्या क्षेत्रातून जातात. या बोटी राज्याच्या पर्यटनाला चालना देत असताना आणि शहरी गरजाही पूर्ण करत असताना, मुंबई बंदर क्षेत्रात अनेकदा वाहतूक कोंडी निर्माण होते. हे महाराष्ट्रासाठी सुसज्ज मरिना धोरणाची गरज अधोरेखित करते.

१३.१ मरिना प्रकल्पांसाठी भाडेपट्टा कालावधी ३० वर्षांचा असेल.

१३.२ डीपीआर अंतर्गत नमूद केलेला कामाचा वाव आणि मास्टर प्लॅनचे अनुपालन करण्याच्या अधीन, विद्यमान आणि नवीन मरीना प्रकल्पांसाठी भाडेपट्टीचा कालावधी २० वर्षांपर्यंत वाढविला जाऊ शकतो. ही मुदतवाढ राज्य सरकारच्या मान्यतेच्या अधीन असेल आणि भाडेपट्टयाचा कालावधी संपण्याच्या एक वर्ष आधी ऑपरेटरकडून मागणी केली जाईल.

१३.३ प्रकल्पाची क्षमता वाढवणे आणि गुंतवणुकीची वचनबद्धता यासारख्या घटकांचा विचार करून राज्य सरकारकडून मुदतवाढीची मंजूरी दिली जाईल.

१३.४ निविदाकाराला मरीना प्रकल्पांचे वाटप पुढील पद्धतीने खरेदी प्रक्रियेद्वारे केले जाईल:

(a) जेथे प्रकल्प महाराष्ट्र सागरी मंडळाद्वारे ओळखला जाईल, तेथे पारदर्शक निविदा प्रक्रिया अवलंबली जाईल.

(b) जेथे विकासकाद्वारे प्रकल्प ओळखला जाईल,

i) प्रकल्प विकसक/प्रवर्तक खाजगी संस्था असल्यास, स्विस चॅलेंज मार्ग अवलंबला जाऊ शकतो; आणि

ii) प्रकल्प विकसक सरकारी संस्था / घटक इत्यादी असल्यास, थेट नामांकन केले जाऊ शकते.

१४. जहाज पुनर्वापर सुविधा

भारत हा Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, २००९ चा पक्ष आहे, ज्याने मानवी आरोग्य, सुरक्षितता आणि पर्यावरणाला कोणतेही अनावश्यक धोके निर्माण होणार नाहीत, याची खात्री करून जहाजाच्या पुनर्वापराच्या पद्धतीत क्रांती घडवून आणली. जहाज पुनर्वापर सुविधा श्रम-केंद्रित आहेत आणि रोजगाराच्या भरीव संधी निर्माण करतात. मात्र, महाराष्ट्रात आजपर्यंत जहाज पुनर्वापराचा प्रकल्प नाही.

१४.१ राज्याच्या किनारपट्टीवर जहाज पुनर्वापर सुविधा विकसित करण्यासाठी योग्य ठिकाणे विकसक किंवा महाराष्ट्र सागरी मंडळ/राज्य सरकारद्वारे ओळखली जाऊ शकतात.

१४.२ जहाज पुनर्वापर सुविधेसाठी भाडेपट्टा कालावधी ३० वर्षांचा असेल.

१४.३ डीपीआर अंतर्गत नमूद केलेला कामाचा वाव आणि मास्टर प्लॅनचे अनुपालन करण्याच्या अधीन, जहाज पुनर्वापराच्या सुविधेसाठी भाडेपट्टीचा कालावधी ३० वर्षांसाठी वाढविला जाऊ शकतो. ही मुदतवाढ राज्य सरकारच्या मान्यतेच्या अधीन असेल आणि भाडेपट्टा कालावधी संपण्याच्या एक वर्ष आधी ऑपरेटरकडून मागणी केली जाईल.

१४.४ प्रकल्पाची क्षमता वाढवणे आणि गुंतवणुकीची वचनबद्धता यासारख्या घटकांचा विचार करून राज्य सरकारकडून मुदतवाढीची मंजूरी दिली जाईल.

१४.५ जहाज पुनर्वापर सुविधांचे वाटप निविदाकाराला खालील पद्धतीने खरेदी प्रक्रियेद्वारे केले जाईल:

(a) जेथे प्रकल्प महाराष्ट्र सागरी मंडळाद्वारे ओळखला जाईल, तेथे पारदर्शक बोली प्रक्रिया अवलंबली जाईल.

(b) जेथे विकासकाद्वारे प्रकल्प ओळखला जाईल,

  (i) प्रकल्प विकसक/प्रवर्तक खाजगी संस्था असल्यास, स्विस चॅलेंज मार्ग अवलंबला जाऊ शकतो; आणि

  (ii) प्रकल्प विकसक सरकारी संस्था / घटक इत्यादी असल्यास, थेट नामांकन केले जाऊ शकते.

भाग - ड

१५. सागरी प्रकल्पांसाठी जमिनीचे मूल्यांकन आणि वाटप

१५.१ सागरी प्रकल्पांसाठी जमिनीचे मूल्यांकन आणि वाटप करण्यासाठी महाराष्ट्र सागरी मंडळामध्ये महसूल सेल तयार केला जाईल.

१५.२ विद्यमान सरकारी जमिनीचे मूल्यांकन आणि वाटप

(a) जर प्रकल्पाच्या विकास क्षेत्रामध्ये राज्य सरकारच्या जमिनीचा समावेश असेल, तर अशी जमीन महाराष्ट्र सागरी मंडळाकडे राज्य सरकारकडून प्रतिवर्ष रुपये १/- च्या नाममात्र भाडेतत्वावर हस्तांतरित केली जाईल.

(b) अशा राज्य सरकारी जमिनीचे मूल्यांकन महाराष्ट्र सागरी मंडळाकडून रेडी रेकनर दरानुसार केले जाईल.

१५.३ आंतरभरती जमिनीचे (Inter Tidal Zone Land) मूल्यांकन आणि वाटप

(a) आंतरभरती जमिनीचे मूल्यांकन आणि सागरी प्रकल्पांना वाटप करण्यासाठी महाराष्ट्र सागरी मंडळा जबाबदार प्राधिकरण असेल.

(b) आंतरभरती जमिनीचे मूल्यांकन सदर आंतरभरती जमिनीला लागून असलेल्या जिरायती जमिनीच्या रेडी रेकनर दरानुसार निश्चित केले जाईल.

(c) मुंबई शहर, मुंबई उपनगर, ठाणे आणि नवी मुंबई या जिल्ह्यांमध्ये असलेल्या बंदर प्रकल्पांसाठी महाराष्ट्र सागरी मंडळाद्वारे ऑपरेटरला आंतरभरती जमीन उपलब्ध करून देण्यासाठी, या जमिनीची किंमत पुढील मूल्यांकनाप्रमाणे अगोदर (अपफ्रंट) घेतले जाईल:

(i) २० वर्षांपर्यंतचा करार असलेल्या ऑपरेटरकडून रेडी रेकनरनुसार परिगणित केलेल्या मूल्यांकनाच्या रकमेच्या एक चतुर्थांश (¼) इतकी रक्कम वसूल करण्यात यावी.

(ii) ३५ वर्षांपर्यंतचा करार असलेल्या ऑपरेटरकडून रेडी रेकनरनुसार परिगणित केलेल्या मूल्यांकनाच्या रकमेच्या एक तृतीयांश (⅓) इतकी रक्कम वसूल करण्यात यावी.

(iii) ५० वर्षांपर्यंतचा करार असलेल्या ऑपरेटरकडून रेडी रेकनरनुसार परिगणित केलेल्या मूल्यांकनाच्या रकमेपैकी अर्धी (½) रक्कम वसूल करण्यात यावी.

(iv) ५० वर्षांच्या कालावधीच्या पुढे, मूल्यांकन रक्कम वरील (i) ते (iii) मध्ये ओळखल्या गेलेल्या तत्त्वांनुसार परिगणित केली जाईल.

१५.४ खंड १५.३(b) किंवा खंड १५.३(c) नुसार निर्धारित केलेल्या जमिनीच्या किंमतीएवढी रक्कम ऑपरेटरकडून अगोदर (अपफ्रंट) वसूल केल्यानंतर, अशी जमीन ऑपरेटरला वार्षिक रुपये १/- इतक्या नाममात्र भाडेपट्ट्याने दिली जाईल.

१५.५ राज्य सरकारी/ आंतरभरती जमिनीची मालकी, यथास्थिती लागू असेल त्याप्रमाणे, राज्य सरकार/महाराष्ट्र सागरी मंडळाकडे राहील.

१५.६ जर प्रकल्प विकास क्षेत्र / आराखडा यामध्ये स्थित जमिनीचे क्षेत्र खरेदी करण्यास ऑपरेटर सक्षम नसेल तर, राज्य सरकार त्यांना जमीन संपादनात मदत करेल.

१६. मुदतवाढीच्या वेळी मूल्यांकन आणि वाटप

१६.१ सवलतीचा कालावधी किंवा भाडेपट्ट्याचा कालावधी वाढविण्याच्या बाबतीत, यथास्थिती असेल त्याप्रमाणे, जमीन, वाटप केलेले क्षेत्र इत्यादीसाठीचे मूल्यांकनाची रक्कम भरण्यासाठी सवलतधारक/ भाडेपट्टाधारक खालीलपैकी एक पर्याय निवडू शकतात:

a) भाडेपट्टाधारक /सवलतधारक विद्यमान भाडेपट्टा/सवलत करारांतर्गत परिभाषित केलेल्या प्रक्रियेनुसार रक्कम भरणा करणे सुरू ठेवतील.

किंवा

b) खालील बाबींना अधीन राहून, MMDP-२०२३ च्या प्रकरण-१५ अंतर्गत परिभाषित केलेल्या प्रक्रियेनुसार:

(i) १० वर्षांपर्यंत, वरीलप्रमाणे परिगणित केलेल्या मूल्यांकन रकमेचा १/३ भाग.

(ii) २० वर्षांपर्यंत, वरील प्रमाणे परिगणित केलेल्या मूल्यांकन रकमेचा २/३ भाग.

(iii) ३० वर्षांपर्यंत, वरील प्रमाणे परिगणित केलेली १००% मूल्यांकन रक्कम.

(iv) परिगणना केलेली रक्कम वाढीव कालावधीसाठी वार्षिक हप्त्यांमध्ये, मूल्यांकन रकमेवर वार्षिक ४% वाढीच्या अधीन, अदा केली जाऊ शकते किंवा मुदतवाढीच्या वेळी एकरकमी अदा केली जाऊ शकते.

१७. मालमत्ता मुद्रीकरण

१७.१ सध्या, महाराष्ट्र सागरी मंडळाकडे जमीन आणि इमारतींच्या स्वरूपातील अतिरिक्त, न वापरलेली आणि कमी वापरात असलेली मालमत्ता आहे. या अतिरिक्त जमीन आणि मालमत्तेच्या किंमतीचा योग्य मोबदला मिळण्याकरिता त्यांचे मुद्रीकरण करणे महत्वाचे आहे.

१७.२ महाराष्ट्र सागरी मंडळ त्यांच्या अतिरिक्त मालमत्तेची ओळख करून जास्तीत जास्त मूल्य प्राप्ती करण्यासाठी व्यावसायिक आणि कार्यक्षम पद्धतीने कमाई करण्याचा प्रयत्न करेल.

१७.३ रिअल इस्टेट बाजारपेठेतील संशोधन, कायदेशीर योग्य परिश्रम, मूल्यांकन, मास्टर प्लॅनिंग, इन्व्हेस्टमेंट बँकिंग, लँड मॅनेजमेंट इत्यादींमध्ये मालमत्ता मुद्रीकरणासाठी आवश्यक असलेली विशेष कौशल्ये आणि कौशल्याची विस्तृत श्रेणी ओळखून. महाराष्ट्र सागरी मंडळ खाजगी क्षेत्रातील तज्ञ व्यक्तींची सेवा घेऊ शकते.

१७.४ महाराष्ट्राच्या किनारपट्टीवर मनोरंजन, पर्यटन, करमणूक, आदरातिथ्य इत्यादींना प्रोत्साहन देण्यासाठी सरकारी, निमशासकीय किंवा खाजगी घटकांच्या सहकार्याने सरकारी जमीन, महाराष्ट्र सागरी मंडळाच्या मालकीची जमीन आणि महाराष्ट्र सागरी मंडळाच्या जेट्टी यांचा सर्वोत्तम वापर करण्याचा महाराष्ट्र सागरी मंडळ प्रयत्न करेल. या उद्देशासाठी, राज्य सरकार उच्चतम भरती रेषेपासून ५० यार्डांच्या आत असलेली सर्व जमीन नाममात्र किमतीत महाराष्ट्र सागरी मंडळाकडे हस्तांतरित करेल.

१७.५ महाराष्ट्र सागरी मंडळ हे जमीन, इमारत किंवा पाण्याच्या स्वरूपातील मालमत्ता ओळखण्याचा प्रयत्न करेल जिथे अक्षय उर्जेचे स्त्रोत उदाहरणार्थ, तरंगते सौर पॅनेल, सौर ग्रिड, लहरी ऊर्जा आणि भरती-ओहोटी ऊर्जा इत्यादी स्थापित केल्या जाऊ शकतात.

१८. पाइपलाइन शुल्क/वे लीव्ह शुल्क/इतर शुल्क / ड्राफ्ट प्रिमियम शुल्क

१८.१ पाइपलाइन/ ऑप्टिकल फायबर केबलचे शुल्क

श्रेणी-१ : जर पाइपलाइन किंवा ऑप्टिकल फायबर केबल महाराष्ट्र सागरी मंडळाच्या अधिकारक्षेत्रातील पाण्यातून जात असेल व महाराष्ट्राच्या किनारपट्टीवर बंदर हद्दीत येत असेल, तर सुविधा भरपाई शुल्क खालीलप्रमाणे वसूल केले जाईल:

पाइपलाइन/केबल मधून वाहून नेला जाणारा माल	**सुविधा भरपाई शुल्क**
क्रूड	१०.२५५ (INR/MT)
पीओएल, एलपीजी, एलएनजी, सीएनजी, लिक्विड केमिकल्स इ.	२६.९१८ (INR/MT)
ऑप्टिकल फायबर केबल	INR ९.१ लाख/ रनिंग किमी/वार्षिक

श्रेणी-२ : जर पाइपलाइन किंवा ऑप्टिकल फायबर केबल महाराष्ट्र सागरी मंडळाच्या अधिकारक्षेत्रातील पाण्यातून जात असेल व महाराष्ट्राच्या किना-याव्यतिरिक्त अन्य ठिकाणी येत असेल, तर INR ९.१ लाख/रनिंग किमी/वार्षिक रॉयल्टी देय असेल.

टिपा:

(a) पाण्याच्या पाइपलाइनच्या बाबतीत; १८.२ मध्ये नमूद केलेले केवळ वार्षिक वे लिव्ह चार्जेस लागू होतील.
(b) ज्या पाइपलाइनसाठी व्हार्फेज शुल्क आकारले जाते, त्या पाइपलाइनसाठी पाइपलाइन शुल्क लागू होणार नाही.
(c) वर नमूद केलेली रॉयल्टी/शुल्क दरवर्षी १ एप्रिल रोजी ६% ने वाढवले जाईल.

१८.२ वर नमूद केलेल्या पाइपलाइन आणि ऑप्टिकल फायबर केबलवर वार्षिक वे लिव्ह शुल्क लागू होईल

(i) **जमिनीच्या बाजूसाठी:** व्याप्त क्षेत्र (बंदर हद्दीत) X दरवर्षी ४% वाढीसह, आंतर भरती जमिनीच्या लगत असलेल्या जिरायत जमिनीच्या रेडी रेकनरच्या ६%

(ii) **समुद्राच्या बाजूसाठी:** व्याप्त क्षेत्र X दरवर्षी ४% वाढीसह, आंतर भरती जमिनीच्या लगत असलेल्या जिरायत जमिनीच्या रेडी रेकनरच्या ६% च्या ६०%.

(iii) मुंबई शहर, मुंबई उपनगर, ठाणे आणि नवी मुंबई या जिल्ह्यांमध्ये असलेल्या आंतरभरती जमिनीसाठी, रेडी रेकनर प्रमाणे येणा-या मूल्यांकन रकमेच्या एक चतुर्थांश (१/४) रकमेवर ६% प्रमाणे परिगणित करण्यात येईल.

टीप: जर जमिनीकडील रेडी रेकनर मूल्य पाण्याच्या साठ्याच्या दोन्ही बाजूंना भिन्न असेल तर जास्त मूल्य असलेल्या बाजूच्या रेडी रेकनरचा विचार केला जाईल.

१८.३ श्रेणी-१ आणि श्रेणी-२ या दोन्हीसाठी लागू असलेले इतर शुल्क

अ.क्र.	शुल्क आकारणीचे लेखाशिर्ष	शुल्क लागू करण्याचा आधार
१	कमिशनिंग दरम्यान पर्यवेक्षण शुल्क	बांधकाम खर्चासाठी- (a) रु. ५० कोटी पर्यंत- बांधकामाच्या एकूण खर्चाच्या १% (b) रु. ५० कोटी पेक्षा जास्त - रुपये ७५ लाख
२	छाननी शुल्क	बांधकाम खर्चासाठी- (a) रु. ५० कोटी पर्यंत- बांधकामाच्या एकूण खर्चाच्या १% (b) रु. ५० कोटी पेक्षा जास्त - रुपये ७५ लाख
३	टाकणी/उभारणी शुल्क	काढणे, विल्हेवाट लावणे आणि मूळ स्थितीत पुनर्स्थापित करणे यासाठी येणारा अंदाजित खर्च अनामत रक्कम म्हणून घेणे.
४	प्रस्ताव मंजूरी संबंधित शुल्क	वास्तविक नुसार (कराराची पूर्वतयारी आणि सेवा शुल्क, करार अंमलबजावणीसाठी कायदेशीर खर्च इ.)

१८.४ ड्राफ्ट प्रीमियम शुल्क

कोणत्याही बंदर प्रकल्पाच्या विकासावर वार्षिक ड्राफ्ट प्रीमियम आकारला जाऊ शकतो. असे शुल्क आकारण्याचे तपशील आणि कार्यपद्धती उच्चाधिकार समिती (HPC) द्वारे निश्चित केली जाईल.

भाग - इ

१९. बंदरावर आधारित औद्योगिक विकास

बंदर प्रणाली आणि उद्योग यांच्यातील सहजीवन संबंधाच्या बाजूने आंतरराष्ट्रीय बंदरांकडून पुरेसे अनुभवजन्य पुरावे आहेत. साहजिकच, औद्योगिक विकासाचे सागरी विकासासह समक्रमण हे महाराष्ट्रातील बंदरांना दिल्या जाणा-या इतर कोणत्याही वित्तीय किंवा गैर-आर्थिक प्रोत्साहनापेक्षा अधिक परिणामकारक असेल.

१९.१ महाराष्ट्रातील उद्योग आणि सागरी क्षेत्राचा विकास समक्रमित करण्यासाठी, राज्य सरकार हे करेल:

a) महाराष्ट्रातील विद्यमान आणि आगामी बंदर प्रकल्पासाठी राज्य सरकार, विशेष नियोजन प्राधिकरण स्थापन करील. या प्राधिकरणास "बंदर क्षेत्र विकास प्राधिकरण" (Port Area Development Authority - PADA) असे संबोधण्यात येईल. PADA द्वारे आर्थिक, सामाजिक, पर्यावरणीय, पर्यटन आणि इतर संबंधित बाबींवर लक्ष केंद्रीत करुन बंदरे आणि त्याच्या आसपासच्या क्षेत्रांचे सर्वांगीण पध्दतीने प्रभावी नियोजन करण्यात येईल.

b) कोस्टल इंडस्ट्रियल कॉरिडॉरच्या विकासाला प्रोत्साहन देण्यात येईल ज्यामुळे मालाची मागणी वाढेल.

c) बंदरावर-आधारित SEZs किंवा FTWZs च्या विकासाला हिंटरलँड प्रदेशात प्रोत्साहन देण्यात येईल.

d) राज्याच्या औद्योगिक धोरणांतर्गत अशा सागरी क्लस्टर्समधील उद्योगांना योग्य प्रोत्साहन देऊन हिंटरलँड प्रदेशांमध्ये सागरी क्लस्टर्सच्या विकासास प्रोत्साहन देण्यात येईल.

e) विद्यमान सागरी क्लस्टर्ससह बंदर जोडणीला (पोर्ट लिंकेज) प्रोत्साहन देण्यात येईल.

f) सर्व मोठ्या, मेगा आणि मध्यम बंदराशेजारील औद्योगिक वसाहतींसाठी महाराष्ट्र सागरी मंडळ/ महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ यांच्यामार्फत वाटाघाटीनुसार जमीन संपादित करण्यात येईल.

१९.२ सागरी क्लस्टर्स खालील बाबी सामावून घेऊ शकतात:

(a) **निर्यात/आयात-आधारित औद्योगिक क्लस्टर** : तयार मालाच्या उत्पादनासाठी आयात करावयाच्या कच्च्या मालावर अवलंबून असलेल्या उद्योगांना जमीन संपादन करण्यास राज्य सरकार मदत करून त्यांच्या विकासास प्रोत्साहन देईल. केंद्र सरकारच्या सहकार्याने बंदराच्या परिसरात SEZ/FTWZ ची स्थापना करून निर्यात-केंद्रित युनिट्सना प्रोत्साहन दिले जाऊ शकते.

(b) **लॉजिस्टिक सर्व्हिस क्लस्टर्स** : राज्य सरकार, भूसंपादनात मदत करून, बंदरात अधिक मालवाहतूक करण्यासाठी बंदराच्या परिसरात लॉजिस्टिक सेवा क्लस्टर्सच्या विकासास प्रोत्साहन देईल.

१९.३ महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाची भूमिका :-

बंदराच्या पायाभूत सुविधा आणि वाहतूक नेटवर्कचा वापर करून बंदरप्रणीत औद्योगिक विकासाला चालना देण्यासाठी महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ महत्त्वपूर्ण भूमिका बजावू शकते. महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ बंदरप्रणीत औद्योगिक विकासासाठी खालीलप्रमाणे भूमिका बजावू शकेल:

a) महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ हे महाराष्ट्र सागरी मंडळासोबत वाटाघाटी करुन, मोठ्या, मेगा आणि मध्यम बंदरांच्या शेजारी औद्योगिक वसाहतींसाठी जमीन संपादीत करेल व तेथे पायाभूत सुविधांचा विकास करेल.

b) महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळामार्फत, बंदरावर आधारित कोस्टल विशेष आर्थिक क्षेत्राच्या विकासाला चालना देण्यात येईल. त्यामुळे अतिरिक्त आर्थिक क्रियाशीलतेमध्ये वाढ होईल, वस्तू आणि सेवांच्या निर्यातीला चालना मिळेल, माल वाहतूक वाढेल आणि शासनाच्या महसूलात भर पडेल. कोस्टल विशेष आर्थिक क्षेत्राच्या स्पर्धात्मक स्थानामुळे वाहतूकीचा खर्च कमी होण्यास मदत होईल, त्याव्दारे भारतीय व्यापार जागतिक स्तरावर स्पर्धात्मक होण्यास अधिक सक्षम होईल. आणि त्याव्दारे भारत सरकारच्या 'मेक इन इंडिया' उपक्रमांतर्गत उत्पादन आणि औद्योगिकीकरणाला पाठबळ मिळेल.

c) राज्याचे लॉजिस्टिक्स पार्क धोरण-२०१८ अंतर्गत राज्यात २५ मल्टी-मोडल इंटिग्रेटेड लॉजिस्टिक पार्क विकसित करण्याचे उद्दिष्ट महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळामार्फत निश्चीत करण्यात आले आहे. राज्यातील लॉजिस्टीक पार्क हे बंदरांना जोडले गेल्याने वाहतूकीवर होणारा खर्च कमी होईल, निर्यात-केंद्रित गुंतवणूकदारांना प्रोत्साहन मिळेल, वितरण वेळेत सुधारणा होईल आणि कार्यक्षमतेत वाढ होईल.

d) बंदरांच्या नजीक असलेल्या कोस्टल विशेष आर्थिक क्षेत्र व कोस्टल इंडस्ट्रियल कॉरिडॉरच्या विकासाला चालना देणे, नवीन टर्मिनल्स बांधणे, विद्यमान सुविधांमध्ये सुधारणा करणे आणि मालाचे हस्तांतरण क्षमता वाढविण्यासाठी नवीन उपकरणे आणि तंत्रज्ञानामध्ये गुंतवणूक करण्यासाठी महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ मदत करेल. त्याकरिता महामंडळामार्फत जागा, पायाभूत सुविधा उपलब्ध करुन देण्यात येईल. तसेच सदर प्रयोजनार्थ विविध पायाभूत सोयी-सुविधा उभारण्यासाठी राज्याचे विविध विभागामार्फत आवश्यक परवानग्या प्राप्त करण्याकामी सहयोग करेल. उदा. महावितरण, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळ, वन विभाग इ.

e) राज्याच्या औद्योगिक धोरणांतर्गत, गुंतवणुकदारांना प्रोत्साहने देऊन त्यांना सागरी विकास औद्योगिक समूहामध्ये सहभागी होण्यासाठी प्रोत्साहित करण्यात येईल तसेच निर्यातीला चालना देण्यासाठी निर्यात-केंद्रीत यूनिट्स (EOUs) ची स्थापना महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळामार्फत करण्यात येईल. एक जिल्हा, एक उत्पादन (ODOP) च्या माध्यमातून, महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ त्यांचे औद्योगिक घटक बंदराजवळ स्थापन करून स्थानिक व्यवसायांना पाठिंबा देऊन, रोजगाराच्या संधी निर्माण करून आणि स्थानिक समुदायामध्ये गुंतवणूक करून आर्थिक विकासाला प्रोत्साहन देऊन स्थानिक उत्पादनांच्या निर्मितीला प्रोत्साहन देईल.

२०. कौशल्य विकास

२०.१ कौशल्य विकासाद्वारे सुरक्षित आणि शाश्वत बंदरांच्या विकासासाठी प्रोत्साहन

(a) कुशल कामगार आणि मानव संसाधन विकासाची मागणी पूर्ण करण्यासाठी खाजगी क्षेत्रात किंवा खाजगी क्षेत्राच्या सहभागाने शैक्षणिक संस्था आणि कौशल्य विकास केंद्रे उभारण्यासाठी, जमीन वगळून, प्रकल्प खर्चाच्या ६०% पर्यंत किंवा रुपये ५० लाख, यापैकी जे कमी असेल ते भांडवली सहाय्य महाराष्ट्र सागरी मंडळाद्वारे दिले जाईल.

(b) सामुदायिक सामाजिक उत्तरदायित्व उपक्रमांचा एक भाग म्हणून कौशल्य विकासासाठी निधी देण्यासाठी महाराष्ट्र सागरी मंडळ ऑपरेटर्सना प्रोत्साहित करेल.

२०.२ महाराष्ट्र सागरी विद्यापीठ

पुरेशा कुशल मनुष्यबळाचा अभाव असल्यामुळे सध्या भारतातील सागरी उद्योगाच्या विकासात अडथळा येत आहे. सागरी उद्योगाची क्षमता वाढवण्यासाठी जागतिक उत्कृष्टतेच्या केंद्राची आवश्यकता आहे. त्यामुळे भारतातील सागरी शिक्षण, संशोधन व विकास आणि व्यावसायिक प्रशिक्षणाला चालना देण्यासाठी राज्य सरकार महाराष्ट्र सागरी विद्यापीठ स्थापन करेल.

हे विद्यापीठ सागरी मूल्य साखळीतील व्यावसायिक पैलू जसे की, सागरी कायदा, जहाजवाहतूक वित्तपुरवठा व अर्थशास्त्र, सागरी व्यवस्थापन, वाहतूक व्यवस्था (लॉजिस्टिक्स), जहाज ब्रोकिंग, जहाजांकरिता वित्तपुरवठा, जहाजे भाड्याने घेणे आणि जहाज व्यवस्थापन अशा काही कार्यक्रमांचा अभ्यास करण्याची संधी देईल.

महाराष्ट्र सागरी विद्यापीठाची उद्दिष्टे पुढीलप्रमाणे असतील.

(a) समुद्रशास्त्र, सागरी इतिहास, सागरी कायदे, सागरी सुरक्षा, धोकादायक मालाची वाहतूक, पर्यावरण अभ्यास आणि इतर संबंधित क्षेत्रांसारख्या सागरी अभ्यासाच्या उदयोन्मुख क्षेत्रांवर सागरी अभ्यास, प्रशिक्षण आणि संशोधन सुलभ करणे आणि प्रोत्साहन देणे;

(b) विद्यापीठाच्या शैक्षणिक कार्यक्रमांमध्ये संस्थात्मक आणि संशोधन सुविधा प्रदान करणे आणि विज्ञान, तंत्रज्ञान आणि इतर संलग्न विषयांमधील एकात्मिक अभ्यासक्रमांसाठी तरतूद करणे;

(c) विद्यापीठाला विकासाच्या स्थानिक, प्रादेशिक आणि राष्ट्रीय समस्यांशी संलग्न करुन व्यक्ती आणि समाजाच्या विकासासाठी ज्ञान आणि कौशल्यांचे फायदे वाढवणे;

(d) सागरी उद्योग आणि भारतातील लोकांचे आर्थिक हितसंबंध आणि कल्याणासाठी विशेष लक्ष देणे.

२१. शाश्वत सागरी विकास

केंद्र शासनामार्फत जारी करण्यात आलेली नवीनतम "हरीत सागर"-ग्रीन पोर्ट मार्गदर्शक तत्त्वे किंवा वेळोवेळी जाहीर करण्यात येणारी इतर मार्गदर्शक तत्त्वे यांचे पालन करण्यासाठी महाराष्ट्र सागरी मंडळ ऑपरेटर्सना प्रोत्साहित करेल.

२२. मच्छीमारांना भरपाई

सागरी प्रकल्पांमुळे मच्छिमारांच्या उपजिविकेवर परिणाम होत असल्यास, अशा मच्छिमारांना नुकसान भरपाई देण्यासाठी मत्स्यव्यवसाय विभागामार्फत जारी करण्यात आलेल्या राज्यस्तरीय नुकसान भरपाई संदर्भातील प्रचलित धोरणाचा अवलंब करण्यात येईल.

भाग - फ

२३. सागरी विकासासाठी प्रोत्साहने

सागरी प्रकल्प हाती घेण्याकरिता खाजगी क्षेत्राला सहाय्य करण्यासाठी आणि इतर किनारी राज्यांच्या तुलनेत त्याचा स्पर्धात्मक फायदा सुधारण्यासाठी, राज्य सरकार सागरी प्रकल्पांना प्रोत्साहन देईल.

२३.१ बंदर प्रकल्पांसाठी प्रोत्साहने

(a) **विनंती केलेल्या प्रकल्पांसाठी पर्यावरणीय प्रभाव मूल्यांकनासाठी संदर्भ अटींची (Terms of Reference) मान्यता:** तांत्रिक-आर्थिक सुसाध्यता अहवालाच्या मंजूरीनंतर, केंद्रीय पर्यावरण व वने मंत्रालयाने निश्चित केलेल्या विद्यमान नियम/मार्गदर्शक तत्त्वांनुसार, महाराष्ट्र सागरी मंडळ / राज्य सरकार प्रस्तावित संदर्भ अटी आणि आवश्यक कागदपत्रे यासह पर्यावरणीय प्रभाव मूल्यांकनासाठी (EIAR) केंद्रीय पर्यावरण व वने मंत्रालयाकडे प्रस्ताव पाठवेल. पर्यावरणीय प्रभाव मूल्यांकनासाठी साठी प्रस्तावित **Terms of Reference** ची मान्यता महाराष्ट्र सागरी मंडळ/ राज्य सरकार प्राप्त करेल.

(b) **बंदर प्रकल्पांसाठी आर्थिक प्रोत्साहने:** खाजगी सहभागातून बंदरांच्या विकासाला चालना देण्यासाठी, राज्य सरकार राज्यातील बंदर प्रकल्पांना आर्थिक प्रोत्साहनांचा एक संच प्रदान करेल. यात पुढील बाबी समाविष्ट असतील:

   (i) **गौण खनिजांवरील स्वामीत्वधनातून सूट** - बंदर प्रकल्प, संबंधित बांधकाम, रस्ते जोडणी, रेल्वे जोडणी, पाणीपुरवठा, वीजपुरवठा, दूरसंचार आणि बंदर प्रकल्पांच्या इतर संबंधित क्रियाकलापांच्या विकासासाठी काढलेल्या आणि वापरल्या जाणा-या गौण खनिजांवर स्वामीत्वधन (रॉयल्टी) आकारली जाणार नाही.

   (ii) **अकृषीक मूल्यमापन शुल्क आकारणीपासून सूट** - बंदर प्रकल्पांच्या आणि इतर बंदर-संबंधित क्रियाकलापांच्या जसे की, जेट्टी, गोडाऊन, कंट्रोल टॉवर, विद्युत पुरवठा, पाणीपुरवठा, सांडपाणी प्रक्रिया, प्रशासकीय इमारती व बंदराशी संबंधित इतर बाबी इत्यादींच्या कार्यान्वित वापरासाठी जमिनीचा वापर बदलल्यास, अशा कामांसाठी अकृषिक मूल्यमापन शुल्क आकारले जाणार नाही.

(iii) वीज शुल्कातून सूट - बंदर प्रकल्पांच्या बांधकाम टप्प्यात विजेच्या वापरावर विद्युत शुल्क आकारले जाणार नाही.

(iv) मुद्रांक शुल्कातून सवलत: बंदर प्रकल्पांच्या विकास, कार्यचालन आणि देखरेखीशी संबंधित सर्व प्रथम साधनांसाठी मुद्रांक शुल्क आकारले जाणार नाही, ज्यात रस्ते जोडणी, रेल्वे जोडणी, पाणीपुरवठा, विद्युत वीज पुरवठा, दूरसंचार आणि इतर संबंधित क्रियाकलापांचा समावेश आहे.

(v) सार्वजनिक-खाजगी बंदरांना औद्योगिक वीज दर लागू करणे: बंदर प्रकल्पांसाठी औद्योगिक वीज दर आकारण्याचा प्रस्ताव आहे. त्याकरीता ऑपरेटरला महाराष्ट्र सागरी मंडळ/गृह विभाग यांचेमार्फत मा. महाराष्ट्र विद्युत नियामक आयोगाकडे याचिका दाखल करावी लागेल. मा.आयोगाने मान्यता दिल्यानंतर ही सवलत लागू होईल.

(vi) बंदर प्रकल्पांच्या बांधकाम टप्प्यात आवश्यक असलेल्या इनपुटसाठी राज्य वस्तू आणि सेवा कर सूट: बंदर प्रकल्पांच्या बांधकाम टप्प्यात आवश्यक असलेल्या इनपुटवर राज्य वस्तू आणि सेवा कर ("SGST ") सूट दिली जाईल.

(vii) बंदर करातून सूट: नवीन बंदर प्रकल्पांसाठी बंदर कर आकारला जाणार नाही.

(c) बंदर प्रकल्पांसाठी सानुकूलित प्रोत्साहन पॅकेज (Customised Incentive Package)

(i) रोजगार निर्मिती, गुंतवणूक आणि क्षमतावाढ यादृष्टीने बंदरांचे महत्त्वपूर्ण फायदे लक्षात घेऊन, महाराष्ट्रात मोठ्या आकाराच्या बंदर प्रकल्पांना प्रोत्साहन देण्याचे राज्य सरकारचे उद्दिष्ट आहे. याच्या अनुषंगाने, मोठ्या आणि मेगा बंदरांना सानुकूलित प्रोत्साहन पॅकेजच्या स्वरूपात अतिरिक्त वित्तीय प्रोत्साहन दिले जाऊ शकते.

(ii) मोठ्या आणि मेगा पोर्ट्सना सानुकूलित प्रोत्साहन पॅकेज तेव्हाच प्राप्त होईल जर ऑपरेटरने सादर केलेल्या डीपीआर आणि सवलत करारामध्ये नमूद केल्यानुसार संदर्भ अटींबाबतच्या (Terms of Reference) वचनबद्धतेचे पालन केले असेल. सानुकूलित प्रोत्साहन पॅकेज कोणत्या टप्प्यावर प्रदान करायचे याचा निर्णय उच्चाधिकार समिती घेईल.

(iii) मोठ्या आणि मेगा बंदरांना द्यावयाच्या सानुकूलित प्रोत्साहन पॅकेजवर उच्चाधिकार समिती विचारविनिमय करेल.

(iv) सानुकूलित प्रोत्साहन पॅकेजमध्ये इतर गोष्टींबरोबरच, बंदराशी संबंधित ऑपरेशन्सवर राज्य वस्तू व सेवा कराची (SGST) ची प्रतिपूर्ती, WFR वाढीवरील सवलती, कलम २४.१(d) अंतर्गत प्रदान केलेल्या मर्यादांमध्ये शिथिलता आणि उच्चाधिकार समितीव्दारे ठरवल्या जाणाऱ्या इतर सवलती यांचा समावेश असू शकतो.

(d) वित्तीय प्रोत्साहनांवर मर्यादा

(i) कलम २३.१(b) अंतर्गत नमूद करण्यात आलेली आर्थिक प्रोत्साहने मायक्रो (Micro), लघु (Small) आणि मध्यम (Medium) बंदरांना पुढील कालावधीपर्यंत प्रदान केली जातील:

- वरील बंदरांना देण्यात आलेल्या प्रोत्साहनांचे एकत्रित मूल्य हे एकूण स्थिर भांडवली गुंतवणूकीच्या (FCI) च्या ५०% एवढे होईपर्यंत, किंवा
- आर्थिक आकृतिबंध (फायनान्शियल क्लोजर) पूर्ण होण्याच्या तारखेपासून ७ वर्षांचा कालावधी होईपर्यंत,

यापैकी जे आधी घडेल तोपर्यंत.

(ii) कलम २३.१(b) आणि २३.१(c) अंतर्गत आर्थिक प्रोत्साहन मोठ्या आणि मेगा बंदरांना पुढील कालावधीपर्यंत प्रदान केली जातील:

- वरील बंदरांना देण्यात आलेल्या प्रोत्साहनांचे एकत्रित मूल्य हे एकूण स्थिर भांडवली गुंतवणूकीच्या (FCI) च्या ७५% एवढे होईपर्यंत, किंवा
- आर्थिक आकृतिबंध (फायनान्शियल क्लोजर) पूर्ण होण्याच्या तारखेपासून ७ वर्षांचा कालावधी होईपर्यंत,

यापैकी जे आधी घडेल तोपर्यंत.

२३.२ विद्यमान प्रकल्पांसाठी प्रोत्साहन

हे स्पष्ट करण्यांत येते की, महाराष्ट्र सागरी विकास धोरण-२०१६, ज्यामध्ये शासन निर्णय क्रमांक: धोरण-०५१८/प्र.क्र. १९/बंदरे-१, दिनांक १९ जुलै २०१९ सुधारणा करण्यात आल्या आहेत, अशा महाराष्ट्र सागरी विकास धोरण-२०१६च्या कलम १०.२.२ अन्वये, विद्यमान बंदर प्रकल्पांना लागू करण्यात आलेली आणि त्यांनी घेतलेली गौण खनिजांवरील रॉयल्टीमधून अपफ्रंट सूट, अकृषिक मूल्यमापन शुल्कातून अपफ्रंट सूट, वीज शुल्कातून सूट, मुद्रांक शुल्कातून अपफ्रंट सूट, सार्वजनिक-खाजगी भागिदारी बंदरांना औद्योगिक वीज दर लागू करणे, बांधकाम टप्प्यात आवश्यक इनपुट वरील मूल्यवर्धित करातून (VAT) सवलत आणि बंदर करातून सवलत ही आर्थिक प्रोत्साहने विद्यमान प्रकल्पांना यापुढेही लागू राहतील. प्रोत्साहनांचे कोणतेही दुबारीकरण (Duplication) टाळण्यासाठी हे आहे.

२३.३ बंदर प्रकल्प आणि विद्यमान प्रकल्पांच्या विस्तारासाठी प्रोत्साहने

(a) जर बंदर प्रकल्प किंवा विद्यमान प्रकल्पांचे ऑपरेटरने प्रारंभिक डीपीआरमध्ये नमूद केल्याप्रमाणे माल वाहतूक अंदाज, कामाचा वाव आणि मास्टर प्लॅन पूर्ण केले आणि नंतर डीपीआर मधील प्रारंभिक कामाचा वाव पूर्ण करण्यासाठी आवश्यक असलेल्या स्थिर भांडवली गुंतवणूकीच्या (FCI) किमान २५% गुंतवणूक करून त्यांच्या सुविधेचा विस्तार केला तर, उच्चाधिकार समिती अशा विस्तारित सुविधेला कलम २३.१(b) अंतर्गत नमूद आर्थिक प्रोत्साहने देऊ शकते.

(b) तथापि, सवलतीच्या कालावधीत किंवा भाडेपट्ट्याच्या कालावधीत हाती घेतलेल्या प्रकल्पाच्या केवळ २ विस्तारांसाठी असे प्रोत्साहन दिले जाईल.

(c) जर कोणत्याही ऑपरेटरने त्याच्या प्रकल्पाच्या विस्तारासाठी, मोठ्या किंवा मेगा पोर्टसाठी आवश्यक असलेल्या किमान स्थिर भांडवली गुंतवणूकीपेक्षा जास्त किंवा समतुल्य गुंतवणूक केली तर, अशी विस्तारित सुविधा देखील कलम २३.१(c) नुसार सानुकूलित प्रोत्साहन पॅकेजसाठी पात्र असेल.

(d) कलम २३.१(d) अंतर्गत नमूद केलेल्या वित्तीय प्रोत्साहनांवरील मर्यादा ह्या कलम २३.३(a) आणि २३.३(c) ह्याखाली करण्यात आलेल्या विस्तारित सुविधेसाठी प्रदान केलेल्या वित्तीय प्रोत्साहनांना जशाच्या तशा लागू होतील.

२३.४ कोस्टल विशेष आर्थिक परिक्षेत्र आणि कोस्टल इंडस्ट्रीयल कॉरीडॉर यामध्ये स्थापन करण्यात आलेल्या उत्पादक घटकांना द्यावयाची आर्थिक प्रोत्साहने

कोस्टल विशेष आर्थिक परिक्षेत्र आणि कोस्टल इंडस्ट्रियल कॉरिडॉरमधील उत्पादन घटक बंदराच्या पायाभूत सुविधांवर अवलंबून आहेत. त्यांनी केलेली गुंतवणूक आणि रोजगार निर्मिती लक्षात घेऊन, MMDP- २०२३ लागू झाल्यानंतर, विशिष्ट कॉरिडॉरमध्ये स्थापन केलेल्या उत्पादन घटकांना प्रोत्साहन पॅकेज योजना, २०१९ अंतर्गत ते सध्या पात्र असलेल्या प्रोत्साहनांच्या एक-स्तर वरची प्रोत्साहने प्रदान केली जातील. त्याकरिता शासनाचा उद्योग विभाग वेळोवेळी प्रचलित औद्योगिक धोरणातील तरतुदीनुसार आवश्यक आदेश/निर्णय निर्गमित करेल.

२३.५ कोस्टल शिपिंगसाठी आर्थिक प्रोत्साहने :

(a) महाराष्ट्रातील बंदरांमध्ये किंवा इतर कोणत्याही भारतीय बंदरातून महाराष्ट्रातील बंदरांमध्ये कोस्टल शिपिंगद्वारे नॉन-कॅप्टिव्ह मालाच्या वाहतूकीसाठी राज्य सरकार WFR वर ५०% सवलत देईल.

(b) महाराष्ट्रातील रो-रो/रो-पॅक्स ऑपरेशन्ससाठी राज्य सरकार हाय फ्लॅश हाय स्पीड डिझेलवर (High Flash High Speed Diesel) मूल्यवर्धित करात (VAT) सूट देईल.

२३.६ शिपयार्डसाठी आर्थिक प्रोत्साहने

(a) नवीन शिपयाड्र्सना जहाजबांधणीमध्ये वापरल्या जाणा-या कच्च्या मालाच्या खरेदीसाठी WFR च्या ५०% पर्यंत सूट व्यावसायिक कार्यचालन सुरू झाल्याच्या तारखेपासून पाच (५) वर्षांसाठी प्रदान केली जाईल.

(b) **मुद्रांक शुल्कात सूट:** शिपयार्डचा विकास, कार्यचालन, देखभाल आणि विस्तार यासह रस्ते जोडणी, रेल्वे जोडणी, पाणीपुरवठा, विद्युत पुरवठा, दूरसंचार आणि इतर संबंधित क्रियाकलापांशी संबंधित सर्व प्रथम साधनांवर मुद्रांक शुल्क आकारले जाणार नाही.

(c) SGST सूट

(i) **बांधकाम टप्प्यात आवश्यक इनपुटसाठी:** शिपयार्डच्या बांधकाम टप्प्यात आवश्यक असलेल्या इनपुट्सवर SGST सूट दिली जाईल.

(ii) **जहाजांच्या विक्रीवर:** महाराष्ट्रातील शिपयार्डमध्ये उत्पादित केलेली जहाजे आणि जलयाने इत्यादींच्या विक्रीवर SGST आकारला जाणार नाही. ही सूट व्यावसायिक कार्यचालन सुरू झाल्याच्या तारखेपासून सात (७) वर्षांच्या कालावधीसाठी असेल.

(d) शिपयार्डसाठी औद्योगिक वीज दर लागू करण्याबाबत: शिपयार्डच्या कार्यचालनाच्या तारखेपासून सात (७) वर्षांच्या कालावधीसाठी औद्योगिक वीज दर लागू केले जातील. त्याकरीता ऑपरेटरला महाराष्ट्र सागरी मंडळ/गृह विभाग यांचेमार्फत मा. महाराष्ट्र विद्युत नियामक आयोगाकडे याचिका दाखल करावी लागेल. मा.आयोगाने मान्यता दिल्यानंतर ही सवलत लागू होईल.

(e) वीज शुल्काची प्रतिपूर्ती: बांधकाम टप्प्यात शिपयाड्र्सवर विद्युत शुल्क आकारले जाणार नाही.

(f) गृह विभाग हे उच्चाधिकार समिती व मा.मंत्रिमंडळ उपसमिती गठीत करून, वेळोवेळी सुधारित करण्यात येणाऱ्या सामूहिक प्रोत्साहन योजना-२०१९ मध्ये निर्दिष्ट केलेल्या मोठ्या व विशाल पायाभूत प्रकल्पांसाठी देण्यात आलेली प्रकल्पनिहाय प्रोत्साहने, MMDP-२०२३ अंतर्गत जहाजबांधणी उद्योगासाठी अनुज्ञेय करण्याबाबत निर्णय घेईल. याबाबत त्या-त्यावेळी प्रचलित औद्योगिक धोरणातील तरतूदीनुसार उद्योग विभागामार्फत योग्य ते आदेश / निर्णय निर्गमित करण्यात येतील.

(g) जहाजबांधणी उद्योगात सहभागी होणारे घटक राज्याच्या औद्योगिक धोरणातील आणि केंद्र सरकारच्या बंदरे, नौवहन व जलमार्ग मंत्रालयाच्या जहाजबांधणी आर्थिक सहाय्य धोरणातील (Shipbuilding Financial Assistance Policy) सवलतींचा लाभ घेऊ शकतील.

२३.७ क्रूझ पर्यटनासाठी आर्थिक प्रोत्साहन:

(a) महाराष्ट्रातील बंदरांना भेट देणाऱ्या सर्व क्रूझ लाइनर्सद्वारे देय असलेल्या बंदर करावर २५% सवलत दिली जाईल.

(b) क्रूझ लाइनर्समधील प्रवाशांना जारी केलेल्या तिकिटांसाठी प्रवासी करावर ७५% इतकी सवलत तीन वर्षांच्या कालावधीसाठी प्रदान केली जाईल.

(c) हे स्पष्ट करण्यात येते की वर नमूद केलेली आर्थिक प्रोत्साहने केवळ क्रूझ लाइन जहाजांना लागू होईल आणि रो-रो, फेरी किंवा इतर नियमित प्रवासी सेवांना लागू होणार नाही.

२३.८ फ्लोटेल्स, हाऊसबोट आणि सीप्लेनसाठी आर्थिक प्रोत्साहने

(a) सर्व नवीन फ्लोटेल्स, हाऊसबोट आणि सीप्लेनद्वारे देय असलेल्या बंदर करावर २५% सवलत प्रदान केली जाईल.

(b) प्रवाशांना जारी केलेल्या तिकिटांसाठी प्रवासी करावर ७५% सवलत तीन वर्षांच्या कालावधीसाठी प्रदान केली जाईल.

२३.९ उभयचर बसेस, मासेमारी नौका, हार्बर/ रिव्हर क्रूझ आणि फ्लोटींग कॉटेज यांना आर्थिक प्रोत्साहन

(a) उभयचर बसेस, मासेमारी नौका, हार्बर/रिव्हर क्रूझ आणि फ्लोटींग कॉटेज द्वारे देय असलेल्या बंदर करावर २५% सवलत प्रदान केली जाईल.

(b) प्रवाशांना जारी केलेल्या तिकिटांसाठी प्रवासी करावर ७५% सवलत तीन वर्षांच्या कालावधीसाठी प्रदान केली जाईल.

(c) उपरोक्त (b) मध्ये नमूद सवलती व्यतिरिक्त, दिव्यांगांना सवलती देण्याबाबतच्या शासनाच्या प्रचलित धोरणानुसार सवलती लागू होतील.

२३.१० इक्विटी सहभाग

a) जेथे जेथे महाराष्ट्र सागरी मंडळ किंवा राज्य सरकार, यथास्थिती जे असेल ते, सवलत करार किंवा शेअर होल्डिंग करार किंवा भाडेपट्टा करार स्वाक्षांकित करण्याची योजना करत असेल किंवा असा करार स्वाक्षांकित केला असेल आणि अशा करारामध्ये महाराष्ट्र सागरी मंडळ /राज्य सरकार द्वारे इक्विटी सहभागाचा पर्याय उपलब्ध असेल, तर अशा प्रकरणांमध्ये - प्रकल्प प्रवर्तकाव्दारे (सरकारी किंवा खाजगी) घेतलेले प्रोत्साहन (पात्र आणि निवडलेले), करारामध्ये परिभाषित केल्यानुसार इक्विटीच्या शेअरच्या मर्यादेपर्यंत इक्विटी सहभाग म्हणून समजण्यात येईल.

b) परंतु २३.१०(a) मध्ये नमूद केलेला पर्याय महाराष्ट्र सागरी मंडळ/राज्य सरकार द्वारे अशा सवलत करारासाठी वापरला जाऊ शकत नाही जेथे इक्विटी सहभाग घेण्यासाठी सवलत करारामध्ये नमूद केलेला कालावधी संपलेला आहे, आणि जोपर्यंत विद्यमान प्रकल्पाचा विस्तार होत नाही आणि तो प्रकल्प या धोरणामध्ये नमूद केल्यानुसार कलम २३.३ प्रमाणे आर्थिक प्रोत्साहनासाठी पात्र ठरत नाही.

****